

Postadres Vereniging RhB **Borneokade 207** 1019 XE
giro **5123831** tnv Red het Blauw KvK 342 47 967



www.redhetblauw.nl e-mail redhetblauw@gmail.com

Aan Dagelijks Bestuur Stadsdeel Zeeburg
t.a.v. de afdeling Handhaving en Vergunningen
Postbus 380
1000 AJ AMSTERDAM

Amsterdam, 19 januari 2009

Betreft: Zienswijzen inzake de aanvraag van de vrijstelling op grond van WRO art. 19 voor het oprichten van een jachthaven in de Entreporthaven (G01/0234 BWT 2008) en voor het oprichten van een multifunctioneel gebouw aan de Cruquiusweg 65/Zeeburgerkade 830 (G01/0272 BWT 2008).

Hierbij dient de vereniging Red het Blauw, Borneokade 207, 1019 XE te Amsterdam, optredend namens circa 250 omwonenden die de vereniging Red het Blauw gemachtigd hebben namens hen op te treden, een zienswijze in tegen de aangevraagde vrijstelling op grond van de WRO art. 19 voor de plannen bekend onder 'projectnaam Cruquiusweg 65' en sinds kort ook aangeduid als 'project Zeeburgerkade 830'. Het betreft het oprichten van een jachthaven en het oprichten van een multifunctioneel gebouw, hierna te noemen Jachthaven en Kopgebouw.

Om de bouw van Jachthaven en Kopgebouw Entrepot te realiseren, is vrijstelling nodig op basis van art. 19 WRO van het geldend juridisch-planologisch kader. De vereniging Red het Blauw is geen voorstander van het verlenen van deze vrijstelling. De vereniging Red het Blauw is van mening dat met de belangen van omwonenden, alsook met een aantal algemene belangen niet, dan wel onvoldoende, dan wel op onjuiste wijze rekening is gehouden.

Onze zienswijzen betreffen:

1. Gevolgde procedure
2. Ontbreken van een actueel bestemmingplan
3. Hinderwetcategorie
4. Milieuhinder
5. Verkeers- en parkeerdruk
6. Beheer en handhaving
7. Veiligheid
8. Kopgebouw
9. Natuurwaarden

Hieronder zullen voormelde zienswijzen nader worden toegelicht.

1. Gevolgde procedure

Los van de inhoudelijke en juridische bezwaren die bij omwonenden bestaan tegen de vrijstelling zoals die hier wordt aangevraagd, wil de vereniging Red het Blauw ,belangenbehartiger van bewoners, hier

allereerst stellen dat het stadsdeel de inspraakprocedures die horen bij een project met zo'n grote invloed op de leefomgeving van omwonenden, structureel hindert en nodeloos ingewikkeld maakt.

Als voorbeelden willen we noemen:

- Het op een voor omwonenden onbekend adres aanvragen van de sloopvergunning van de havenloodsen (de zogenaamde onderstukken) waardoor het voor de omwonenden niet duidelijk was dat de vergunning betrekking had op de locatie waar het kopgebouw gepland is. De bezwarencommissie die vervolgens moest oordelen over de daartegen door de vereniging Red het Blauw ingediende bezwaren bleek niet volgens de voorschriften die door de Algemene Wet Bestuursrecht worden gesteld, samengesteld te zijn. Bovendien bleken de leden van de commissie betrokken te zijn geweest bij het totstandkomen van het primaire besluit. Ook dat is in strijd met de Algemene Wet Bestuursrecht.
- Bij inzage van het dossier van de sloopvergunning voor de douanesteiger bleek dat deze niet volledig was, en nog steeds niet is. Op de door de vereniging Red het Blauw ingediende zienswijzen tegen deze sloopvergunning werd door het stadsdeel helemaal niet gereageerd. Op het door Red het Blauw ingediende bezwaar tegen de desondanks afgegeven sloopvergunning werd pas gereageerd toen Red het Blauw ging rappelleren.
- Het midden in de zomervakantie, op 15 juli 2008, aanvragen van bouwvergunningen voor de onderhavige projecten, waarbij aan omwonenden een termijn van twee weken werd verleend voor het indienen van zienswijzen. Dit was in tegenspraak met een memo die één van de omwonenden op 8 juli 2008 ontving van mw. Gasseling, waarin niet stond vermeld dat op de aanvraag van de bouwvergunning een zienswijze kon worden ingediend. In de memo staat dat pas in oktober/november 2008 de mogelijkheid ontstaat om zienswijzen in te dienen tegen bouwaanvraag en vrijstellingsbesluiten. Deze toezegging vanuit het stadsdeel staat in schril contrast met de feitelijke aanvraag van beide bouwvergunningen.

Vervolgens stellen we dat de werking van één van de drie bestemmingsplannen waarvan vrijstelling ex art 19 WRO wordt aangevraagd, stamt uit 1943. De vrijstelling is daarmee in strijd met art 33 lid 1 en 2 van de Wro (oud). Het gegeven dat het stadsdeel een voorbereidingsbesluit heeft genomen ex art 19 lid 4 WRO en dat ook heeft geactualiseerd, zou in dit geval geen grond mogen zijn voor het toch verlenen van de vrijstelling gezien de hoogbejaarde staat van het geldende bestemmingsplan. Het volgende argument wat ons inziens in de weg moet staan aan het verlenen van de aangevraagde vrijstelling vindt u onder punt 2 van deze zienswijze.

2. Ontbreken van een actueel bestemmingsplan

Het bouwplan voor het Kopgebouw is in strijd met het uitbreidingsplan 'Industrieterreinen 1943' Dit bestemmingsplan bepaalt dat de gronden uitsluitend gebruikt mogen worden voor de uitoefening van handel en nijverheid. De in het Kopgebouw te realiseren gemengde voorzieningen zijn in strijd met de in het 'uitbreidingsplan' aan deze gronden gegeven bestemming.

De Jachthaven is gelegen in de Entreporthaven en valt in drie bestemmingsplannen (zie pagina 8 'ruimtelijke onderbouwning artikel 19 WRO Kopgebouw en jachthaven Entrepot d.d. 2 december 2008', hierna te noemen 'ruimtelijke onderbouwning'). Ook hier geldt dat de bouw van deze jachthaven grotendeels in strijd is met de vigerende bestemmingsplannen.

Reeds in 1999 heeft de Raad van State goedkeuring onthouden aan de bouw van een stadswerf op hetzelfde perceel (Cruquiusweg 65/Zeeburgerkade 830) omdat het stadsdeel Zeeburg er bedrijven uit categorie III van de Staat van Inrichtingen wilde toestaan. Stadsdeel Zeeburg heeft destijds van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State de opdracht gekregen het bestemmingsplan op dit punt aan te passen. Deze opdracht is tot op heden door het stadsdeel genegeerd. In 2009 hebben wij daarom nog altijd te maken met een bestemmingsplan uit 1943. Aangezien de planvorming reeds is gestart in 2002, verwachten wij, conform de opdracht van de Raad van State uit 1999, nu eindelijk een geactualiseerd bestemmingsplan wat op een ruimtelijke verantwoorde manier in samenspraak met omwonenden tot stand hoort te komen. Daarbij horen de al jaren door omwonenden tegen de onderhavige projecten geuite bezwaren meegewogen te worden.

Voorts is het voor de vereniging Red het Blauw onduidelijk waarom de jachthaven een verklaring van geen bezwaar van GS behoeft op grond van art. 19, lid 1 WRO, waar dit voor het Kopgebouw niet zou gelden (zie pagina 10 ruimtelijke onderbouwing). Verder is ons volstrekt onduidelijk wat de onder 2.2.4 van de Ruimtelijke Onderbouwing wordt bedoeld met de beleidsspeerpunten van de provincie en waarom het Kopgebouw, dat geen speerpunt zou zijn, geen verklaring van geen bezwaar zou behoeven. Het Kopgebouw is namelijk in strijd met het hoogbejaarde bestemmingsplan uit 1943. Wij willen graag uitleg over de betekenis van het in bovengenoemde paragraaf gestelde.

3. Hinderwetcategorie

Zoals hiervoor aangegeven heeft de Raad van State in 1999 goedkeuring onthouden aan de bouw van een stadswerf omdat het niet wenselijk was zo dicht bij woningen, namelijk 13 meter vanaf de perceelgrens, voorzieningen te realiseren die vallen onder hinderwetcategorie III. Op vragen van omwonenden omtrent het feit dat deze hinderwetcategorie III ook geldt voor de geplande jachthaven, geeft het stadsdeel steeds verschillende antwoorden. Tijdens de inspraakavond op 27 april 2005 heeft stedenbouwkundige de heer Edwards namens het stadsdeel geantwoord dat een jachthaven met voorzieningen inderdaad in hinderwetcategorie III valt. Echter door het niet toestaan van groot onderhoud aan de schepen, zou deze haven in categorie II vallen. In de Nota van Beantwoording SPvE Van Lohuizen d.d. 18 augustus 2005 stelt het stadsdeel echter dat in het nieuwe bestemmingsplan de jachthaven als vrijetijdsfunctie zal worden bestemd. Dit is geen bedrijfsbestemming volgens het stadsdeel en hiermee acht men de categorisering van bedrijvigheid niet relevant. Het toekennen van een vrijetijdsfunctie aan de jachthaven acht de vereniging Red het Blauw onjuist en enkel bedoeld om de categorisering van bedrijvigheid te omzeilen. Het enige dat relevant behoort te zijn bij de beoordeling van de wenselijkheid van een dergelijke inrichting is de feitelijke hinder, ongeacht de door het stadsdeel eraan toegekende functie. Belangrijk is bovendien dat aan de overkant van het water, recht tegenover de geplande jachthaven, een steiger van circa 40 meter lang is geplaatst waar op warme dagen een groot aantal buurtbewoners recreëren. Deze voorziening is op zichzelf al een bron van overlast voor de direct omwonenden. Maar deze al bestaande overlast, gecombineerd met de als gevolg van de jachthaven toenemende vaarbewegingen en de daarmee gepaard gaande geluidshinder, plus de geluidshinder van de haven en horeca zelf, zal dit tot een onaanvaardbare mate van cumulerende overlast leiden voor met name de boot- en kadebewoners die op twintig meter afstand van zowel de steiger als de jachthaven wonen.

Tenslotte zal het feit dat de vaarbewegingen worden omgelegd richting de woonschepen aan de Borneokade voor een verdere toename van de al bestaande overlast van hardvaarders en andere recreatievaarders leiden voor de bootbewoners.

4. Milieuhinder

In de onder punt 3 genoemde Nota van Beantwoording SPvE Van Lohuizen d.d. 18 augustus 2005, heeft het stadsdeel Zeeburg aangegeven dat een vergunning op grond van de wet Milieubeheer nodig is bij exploitatie van de jachthaven. Wij lezen over een dergelijke vergunning niets in de ruimtelijke onderbouwing.

De afstand tussen de woningen aan de Zeeburgerkade en het water is slechts enkele meters. Hetzelfde geldt voor de woningen en woonschepen aan de Borneokade. Op pagina 28 van de ruimtelijke onderbouwing worden richtafstanden op grond van een VNG publicatie vermeld. De richtafstand betreft de minimale afstand tussen bedrijven en woningen. De richtafstand voor jachthavens is 50 meter, in verband met mogelijke geluidsoverlast. Geconcludeerd wordt dat de feitelijke afstand van de jachthaven tot de dichtstbijzijnde bestaande woningen 13 meter is en tot de dichtbij gelegen woonboten nog geen 20 meter. Dit is aanzienlijk minder dan de voorgeschreven richtafstand en is onaanvaardbaar.

Met name in de zomer is er nogal wat geluidsoverlast te verwachten van de boten die in de toekomstige jachthaven komen te liggen (muziek, stemgeluid, geklus). Zeker gelet op het feit dat geluid ver uitdraagt over water. Daarnaast zal, zoals reeds eerder gesteld, door de verkeersaantrekkende werking van een jachthaven het havenverkeer toenemen, hetgeen eveneens met een toename van *geluidsoverlast* gepaard gaat. Geluidsoverlast is met name hinderlijk voor bewoners aan de Zeeburgerkade en Borneokade met een terras en/of slaapkamer aan de waterzijde en voor de bootbewoners die 'op het water slapen'. Volgens een onderzoek naar de geluidbelasting liggen de berekende niveaus ruim onder

de streefwaarden (pagina 28 en 29 van de ruimtelijke onderbouwing). Hierbij is uitsluitend gekeken naar de geluidbelasting van de jachthaven. Niet meegenomen in het onderzoek is de geluidoverlast van het Kopgebouw (hotel, restaurant, terras aan het water) en de geluidsbelasting van de gemotoriseerde boten die aankomen en vertrekken uit de jachthaven.

Daarenboven geldt dat het stadsdeel stelt dat geen faciliteiten worden aangeboden voor reparaties en dat dat een reden is dat de verwachte geluidbelasting onder de toegestane belasting blijft. Het niet aanbieden van faciliteiten voor reparaties van pleziervaartuigen, geeft echter geen enkele garantie dat er geen reparaties en/of schoonmaakwerkzaamheden worden uitgevoerd met eigen middelen (schuurmachines, boorapparaten, zaagmachines etcetera) en elektriciteit.

De bewoners van de woonschepen aan de Borneokade zullen ook overlast ondervinden van de *golfslag* die het extra vaarverkeer met zich zal meebrengen. De omwonenden zullen daarnaast hinder ondervinden van *uitlaatgassen* van de scheepsmotoren. Op pagina 27 van de ruimtelijke onderbouwing wordt gemeld dat de realisatie van het voorgenomen plan in overeenstemming is met de Wet Luchtkwaliteit. Wij hebben echter geen inzage gehad in het luchtkwaliteitonderzoek van het genoemde onderzoeksbureau IBA. Bovendien wordt op pagina 21 van de onderbouwing gesteld dat het project leidt tot een significante toename van verkeer. Het is de vraag of in het genoemde luchtkwaliteitonderzoek deze significante toename is meegenomen.

Daarnaast zal de jachthaven een *afvalprobleem* creëren. Te denken valt aan huishoudelijk afval, fecaliën, chemicaliën en olieproducten. De gebruikers van de jachthaven dienen hun afval, waaronder ook chemicaliën, kwijt te kunnen. De kans is groot dat deze stoffen niet allen op de daarvoor bestemde plaatsen terecht komen. Dit afval zal op straat en in het water terecht komen. Tevens bestaat het gevaar dat hiervoor gemakshalve de containers bestemd voor de bewoners aan de Zeeburgerkade worden gebruikt. Ook neemt door de intensieve verblijfsrecreatie de algehele druk op het milieu aanzienlijk toe.

Milieu effect rapportage (MER)

Hoewel een jachthaven met 200/240 boten niet MER-plichtig is, is de vereniging Red het Blauw van mening dat er toch een MER moet worden opgesteld. Allereerst omdat de komst van een jachthaven in deze drukbewoonde omgeving milieuhinder zal gaan opleveren. De milieueffecten van een jachthaven dienen bij voorbaat kenbaar te zijn alvorens met de concrete planvorming wordt gestart. Dit is ook van belang voor de vraag of er wel een Wet Milieubeheervergunning voor de jachthaven kan worden verleend. Ten tweede omdat de jachthaven in de Entreporthaven en die in het Spoorwegbassin vanwege hun onderlinge samenhang als één project in de zin van het MER-besluit dienen te worden aangemerkt. Een MER ligt alsdan erg voor de hand, omdat de oorspronkelijk geplande capaciteit van beide havens ongeveer 450 boten omvat, de capaciteit van de jachthaven in het Spoorwegbassin recent is vergroot en de MER-plicht geldt bij 495 boten.

Ten derde kan middels een MER worden onderzocht of er alternatieve locaties zijn voor een jachthaven. Een dergelijk onderzoek heeft vooralsnog niet plaatsgevonden, doch is in verband met de te verwachte milieuhinder onontbeerlijk. Gelet op de zojuist genoemde argumenten heeft de vereniging Red het Blauw diverse malen expliciet aangedrongen op het laten verrichten van een MER. Op pagina 30 van de Ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat kan worden volstaan met een MER-beoordelingnotitie en dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. De vereniging Red het Blauw bestrijdt dit.

5. Verkeers- en parkeerdruk

Zoals eerder gesteld leidt het plan tot een significante toename van verkeer (pagina 21 van de ruimtelijke onderbouwing). Dit levert volgens de vereniging Red het Blauw problemen op met betrekking tot parkeren en verkeersveiligheid.

Parkeerdruk

Volgens het SPvE moet het parkeren voor de nieuwe functies op eigen terrein worden opgelost. Op pagina 22 van de ruimtelijke onderbouwing staat dat om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen de omvang van de parkeergarage groter is dan de footprint van het gebouw, waardoor de parkeergarage de rooilijnen/grenzen uit het SPvE overschrijdt. De vereniging Red het Blauw heeft steeds gewaarschuwd

voor een toenemende parkeerdruk. Nu blijkt dat de te bouwen parkeergarage groter moet zijn dan voorzien in het SPvE.

Kijken we naar het aantal parkeerplaatsen, dan wordt in het SPvE uitgegaan van 250 tot 300 parkeerplaatsen voor het Kopgebouw en De Strook. Van dit aantal zou 2/3 onder het Kopgebouw moeten worden gerealiseerd (167 - 200 plaatsen). Volgens de onderbouwing kan volstaan worden met 127 parkeerplaatsen. Dit aantal is gebaseerd op 72 plaatsen voor het hotel, 35 voor het bedrijfsverzamelgebouw en 20 voor de jachthaven. De 72 plaatsen voor het hotel zijn gebaseerd op drie referenties, waarbij wordt gesteld dat voor 2 referenties (waaronder de belangrijkste referentie, namelijk het Golden Tulip Hotel aan de Apollolaan) niet inzichtelijk is in welke mate afvloeiing plaatsvindt naar parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zie pagina 24 van de ruimtelijke onderbouwing). Daarmee vervalt ons inziens de basis onder de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Immers indien zou blijken dat wordt geparkeerd in de openbare ruimte, dan is het aantal eigen parkeerplaatsen per definitie te gering.

In de Ruimtelijke Onderbouwing staat vermeld dat het Lloyd Hotel aan de Oostelijke Handelskade niet is meegenomen in het onderzoek vanwege het ontbreken van eigen parkeerplaatsen. Dat is onjuist. Bij navraag bleek dit hotel gebruik maakt van een nabij gelegen ondergrondse parkeerplaats. .

Verder is het aantal van 35 parkeerplaatsen voor het bedrijfsverzamelgebouw gebaseerd op een norm van 1 parkeerplaats per 125m². Deze parkeernorm is echter onvoldoende indien, zoals hier het geval is, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer slecht is. De vaststelling op pagina 21 van de ruimtelijke onderbouwing dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer redelijk is, delen wij niet.

Tot slot wordt 1 parkeerplaats per 10 ligplaatsen voorzien, hetgeen resulteert in 20 parkeerplaatsen voor de jachthaven. Dit wordt gerechtvaardigd met de opmerking dat de jachthaven voornamelijk is gericht op inwoners van Zeeburg en voor het overige op bewoners van andere delen van Amsterdam. De vereniging Red het Blauw stelt dat 1 parkeerplaats per 10 botenbezitters (uit de buurt of uit de stad) niet realistisch is. Dit alles resulteert in 127 benodigde parkeerplaatsen, mits uitgegaan van dubbelgebruik, parkeren in de openbare ruimte (waar?) en het sturen van het gebruik van de voorzieningen. De vereniging Red het Blauw beschouwt dit aantal van 127 parkeerplaatsen als structureel onvoldoende en daardoor zal de parkeerdruk op de openbare ruimte significant toenemen. Deze toename wordt nog eens versterkt door het feit dat bij de realisatie van het Kopgebouw circa 20 bestaande parkeerplaatsen aan de oostzijde van pakhuis Zaterdag zullen sneuvelen. Tevens is de parkeerdruk op piekmomenten niet onderzocht. Terwijl juist voor een terras, een restaurant en een jachthaven sprake is van dergelijke piekmomenten.

Toch wordt een parkeerkelder van 167 plaatsen gerealiseerd (zie pagina 24 van de ruimtelijke onderbouwing) om tegemoet te komen aan de in de SPvE vastgestelde minimale parkeercapaciteit. Niet valt in te zien waarom dan wel de rooilijnen uit het SPvE moeten worden overschreden.

Verkeersveiligheid

De ingang van de parkeergarage ligt aan de westzijde. De vereniging Red het Blauw heeft al eerder gemeld dat dit niet wenselijk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en stremmingen. Er is thans 1 ontsluiting voor de 390 woningen aan de Zeeburgerkade en het Persmuseum van het IISG. Ook de parkeergarage en de jachthaven/kopgebouw worden zo te zien ontsloten vanaf de Zeeburgerkade. Dit knelpunt komt niet aan de orde in de ruimtelijke onderbouwing. In- en uitrijdend verkeer vanuit de parkeergarage alsmede taxi's die voor het hotel gasten halen en brengen en net in de flessenhals moeten keren, zullen het verkeer van en naar de Zeeburgerkade ernstig hinderen. Daar komt nog bij dat de huidige bereikbaarheid voor de Zeeburgerkade al fragiel is (één smalle doodlopende toegangsweg met een onoverzichtelijke krappe bocht). De inrit van de parkeergarage op de geplande plek is zowel vanuit het oogpunt van doorstroming als verkeersveiligheid ongewenst, bijvoorbeeld gelet op de toegang voor hulp- en nooddiensten. Met de toename van verkeer en de geplande inrit van de parkeergarage wordt de bereikbaarheid verder verslechterd. In de onderbouwing lezen wij hier niets over. Ook is er kennelijk geen calamiteitontoets gedaan en is de verkeersveiligheid niet deugdelijk onderzocht.

6. Beheer en handhaving

Op pagina 29 van de ruimtelijke onderbouwing wordt gemeld dat het DB in 2006 een beheervisie heeft vastgesteld om overlast van de jachthaven voor omwonenden te beperken. Over deze beheervisie zou zijn overlegd met omwonenden. De vereniging Red het Blauw is niet op de hoogte van deze beheervisie en er is ook geen sprake geweest van overleg met omwonenden.

Op dezelfde pagina van de ruimtelijke onderbouwing wordt gesproken over een (nog op te stellen) beheeralmanak waarin alle maatregelen voor beperking van overlast zullen worden uitgewerkt. Deze beheeralmanak zou worden opgesteld in overleg met de ontwikkelende partij. De concept versie van de almanak zou worden besproken in een panel van deskundigen en belanghebbenden. Omwonenden kunnen tenslotte de beheeralmanak opvragen en inzien.

De vereniging Red het Blauw is van mening dat het neerleggen van beheersafspraken in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de exploitant en het stadsdeel in een beheeralmanak, tot gevolg heeft dat deze voor omwonenden niet (rechtens) afdwingbaar zijn. Omwonenden zijn geen partij bij de overeenkomst tussen stadsdeel en exploitant. Een beheeralmanak waarvan de inhoud wordt besproken met deskundigen en belanghebbenden doet hieraan niets af. Omwonenden blijven met lege handen staan als de overeenkomst door de exploitant niet wordt nageleefd. Ook een eventuele wijziging van de regels in een beheeralmanak, omdat bijvoorbeeld de exploitatie daarom vraagt, kan worden doorgevoerd met goedvinden van genoemde partijen, maar buiten de inspraak van direct omwonenden.

Tenslotte is de vereniging Red het Blauw van mening dat controle op de handhaving van de regels in de beheeralmanak in de praktijk niet haalbaar is. Daar doet een klachtenprocedure niets aan af. Bij geconstateerde overlast kunnen omwonenden niet meer doen dan aandringen op maatregelen.

Ten overvloede stellen wij dat uit de praktijk overduidelijk blijkt dat verzoeken om handhaving tegen overlast op het water door bootbewoners in Amsterdam over het algemeen tot niets leiden. De beperkte middelen die het stadsdeel en binnenwaterbeheer ter beschikking staan zijn daar belangrijke redenen voor. Bovendien blijkt daarbij dat klachten over overlast over het algemeen verdwijnen zonder dat de indiener er nog iets over hoort.

7. Veiligheid

De jachthaven is gesitueerd in het water tegenover de zogenaamde "zwemsteiger". Het stadsdeel zal deze kwalificatie ongetwijfeld afdoen met de stelling dat het water van de Entreporthaven geen officieel zwemwater is. Echter, sinds de aanleg van deze steiger wordt gedurende de zomer intensief gebruik gemaakt van de mogelijkheid hier te zwemmen. Het stadsdeel is hiervan op de hoogte en treedt hier niet tegen op. De gebruikers van deze steigers zijn vooral kinderen uit de buurt. Gezien ervaringen in het recente verleden met te hard varende recreanten waarbij ernstige ongelukken soms ter nauwernood konden worden voorkomen, voorziet de vereniging Red het Blauw gevaarlijke situaties bij het vernauwen van de vaargeul tot 25 meter in verband met de aanleg van de jachthaven. Bovendien blijkt uit de praktijk dat verzoeken tot handhaving tegen hardvaarders etcetera in de praktijk tot niets leiden.

8. Kopgebouw

Het Kopgebouw is buiten de hoofdruoilijn geplaatst, dat wil zeggen buiten de denkbeeldige lijn van de hoofdgebouwing van de pakhuizen. Op pagina 22 en 23 van de ruimtelijke onderbouwing lezen wij dat de rooilijnen en grenzen uit het SPvE op sommige locaties worden overschreden. Hetzelfde geldt voor maximale bouwhoogte van 36m die met maximaal 2,5 meter wordt overschreden.

De vereniging Red het Blauw heeft al eerder aangegeven het Kopgebouw buitensporig hoog te vinden. Ook hebben wij gemeld dat naar onze mening de hoofdruoilijn van de hoofdgebouwing van de pakhuizenstrook zou moeten worden gerespecteerd. Het bevreemd ons daarom dat in de ruimtelijke onderbouwing de rooilijnen/grenzen uit het SPvE nog verder worden opgerekt. Zo wordt de bouwhoogte van 36 meter met 2,5 meter overschreden en wordt door het hangen van lamellen aan de gevel de grenzen uit het SPvE met 0,22 meter overschreden (pagina 22 en 23 van de ruimtelijke onderbouwing). Het volgens het stadsdeel 'gezichtsbepalende' Kopgebouw past op geen enkele manier bij de hoogte en

rooilijnen van de pakhuizen op de Zeeburgerkade. Het heeft een negatieve invloed op de zichtlijnen en de bezonning, zoals ook blijkt uit pagina 32 en 33 van de ruimtelijke onderbouwing.

Een ander punt dat ons grote zorgen baart, is de verlichting van het gebouw. Op www.kopgebouw.nl kunnen wij lezen dat "'s avonds en 's nachts het gebouw transformeert: Van een grotendeels massief object naar een lichtsculptuur dat vanuit het hart straalt". Nergens in de ruimtelijke onderbouwing lezen wij iets over deze ernstige vorm van lichtvervuiling die van grote invloed is op het woongenot van vele direct omwonenden. Ook is op de site van kopgebouw te zien dat de jachthaven 'kunstzinnig' verlicht zal gaan worden en dat er stroomvoorziening en lichtpunten op de ligplaatsen zijn. Tesaamen met de verlichting van de ruim 200 boten zelf en dat van het 'markante verlichte kopgebouw', zal er sprake zijn van een 'lichtcircus' op de geplande projectlocatie. Er zal dan met recht gesproken kunnen worden van een 'geweldige' uitstraling naar de buurt toe. Nergens in de ruimtelijke onderbouwing wordt met een woord gesproken over deze bijkomende vorm van 'licht'vervuiling en overlast.

In de ruimtelijke onderbouwing wordt op pagina 20 inzicht gegeven in de functies van het Kopgebouw, te weten een hotel (incl. restaurant), bedrijfsruimten, jachthavenvoorzieningen met horecaterras op het water, een café en een parkeergarage. Volgens de ruimtelijke onderbouwing (pagina 11 en 12) wordt aangesloten bij het gemeentelijk hotelbeleid, locatiebeleid en bij de toeristische ontwikkeling van Amsterdam Oost. Op pagina 14 van de ruimtelijke onderbouwing staat dat er reeds sprake is van een gevarieerd horeca-aanbod in het Oostelijk Havengebied en dat vanuit de bewoners niet direct een grote behoefte bestaat aan uitbreiding van het aanbod. De vereniging Red het `Blauw sluit zich graag bij deze laatste constatering aan. Voor wat betreft hotels, is in dit gebied reeds een relatief groot aanbod (o.a. Lloyd, Movenpick, NH Tropenhotel en het nog te ontwikkelen hotel in het huidige stadsdeelkantoor Oost/Watergraafsmeer).

Tot slot vind de vereniging Red het Blauw het behoud van de unieke, monumentale loodsen uit 1901 een belangrijke reden om het Kopgebouw niet te ontwikkelen. Wij strijden al jaren voor het behoud van deze oude havenloodsen. Red het Blauw heeft, net zoals een aantal van de huidige bewoners, het stadsdeelbestuur de suggestie gedaan er kleinschalige bedrijven, een botenloods met een gelijksoortige functie als de loods aan de Levantkade of een broedplaats voor kunst en cultuur in te vestigen. Ook is er meerdermalen gepleit voor bebouwing met behoud van de loodsen en een voorziening en jachthaven die kleinschalig en echt buurtgericht zijn. Hierop is door het stadsdeel nooit op enige wijze gereageerd.

9. Natuurwaarden

Op pagina 26 van de ruimtelijke onderbouwing wordt geconstateerd dat geen vrijstelling van de flora en faunawet nodig is. Eerder is gemeld dat de Zeeburgerkade muurvegetaties van nationaal belang herbergt. Wij lezen niets over maatregelen om deze muurvegetatie te beschermen.

De douanesteiger is een rust- fourageer -en mogelijk ook broedplaats voor vele watervogels, waaronder aalscholvers. Het plangebied zou volgens het stadsdeel niet onder de Vogelrichtlijn vallen. Deze richtlijn heeft als doel alle in het wild levende vogelsoorten op het grondgebied van de EU te beschermen. Gebieden waar zeldzame vogelsoorten leven, moeten extra worden beschermd. De richtlijn bevat een lijst met soorten die onder de extra bescherming vallen. Eén van die soorten is de aalscholver.

De douanesteiger, overigens zeer beeldbepalend voor de Entrepothaven, moet deels worden gesloopt. Deze steiger biedt bij uitstek een mogelijkheid om flora en fauna extra ontwikkelingskansen te geven in een stedelijke omgeving. Door gedeeltelijke sloop verdwijnt niet alleen een beeldbepalend element in de haven, ook heeft het een negatief effect op de natuurwaarden en de beleving hiervan.

Het hele plan is een voorbeeld van 'blauw' dat verdwijnt, zonder dat er 'groen' voor in de plaats komt, zodat de kreet van het stadsdeel 'blauw is groen' niet meer dan een holle frase blijkt te zijn. Door de ruimte met rust te laten kan men er van genieten. Door hem op te vullen verdwijnt deze. Zoals een van de omwonenden al eerder benadrukte: 'Van een aquarium kan men wel een vissoep maken, maar van een vissoep geen aquarium!'

Conclusie

Gelet op al het voorgaande verzoeken de indieners van deze zienswijze u geen vrijstelling te verlenen op grond van artikel 19 WRO voor het ontwikkelen van de Jachthaven en het Kopgebouw.

Gezien de complexiteit van de aanvraag en het dossier behoudt de vereniging zich het recht voor binnen een redelijke termijn nieuwe zienswijzen of nadere toelichting op de bestaande zienswijzen in te dienen.

Hoogachtend,

Mw. Drs W.R.M. Driessen
Secretaris
vereniging Red het Blauw

Mw J. de Laaf
Voorzitter
vereniging Red het Blauw

Hr. Drs. A.C. van Rossem
Penningmeester
vereniging Red het Blauw