

Aan Stadsdeel Zeeburg

t.a.v. mw I. Bruursema
Postbus 380
1000 AJ AMSTERDAM

Datum 24 september 2003

Betreft zienswijze

Geachte mevrouw Bruursema,

Namens:

1. H. van Aalderen, wonende aan de Borneokade 62;
2. A.J. Abbink, wonende aan de Borneokade 60 en 46;
3. A. van Andez, wonende aan de Zeeburgerkade 538;
4. P. Bagerman, wonende aan de Zeeburgerkade 148;
5. D. Bahtiar, wonende aan de C. van Eesterenlaan 544;
6. G. Bakker, wonende aan de Zeeburgerkade 340;
7. J.G. Bannink, wondende aan de Zeeburgerkade 70;
8. A.E.P. Barnhard, wonende aan de Zeeburgerkade 736;
9. C. Berghuis, wonende aan de Zeeburgerkade 708;
10. R.H.M. Bergkamp, wonende aan de Zeeburgerkade 188;
11. L.P.A. Bergstein, wonende aan de Zeeburgerkade 504;
12. P. van den Berk, wonende aan de Zeeburgerkade 760;
13. A.S. Berting, wonende aan de C. van Eesterenlaan 544;
14. G.O. Blyte, wonende aan de Zeeburgerkade 696;
15. M.G.M. Boekraad, wonende aan de Borneokade 151;
16. S. van de Boel, wonende aan de Borneokade 323
17. C. Boersma, wonende aan de Fitsigerstraat 16 hs;
18. J. Bogerd, wonende aan de Zeeburgerkade 768;
19. K. Bolwidt, wonende aan de Zeeburgerkade 230;
20. M. Bosdriesz, wonende aan de C. van Eesterenlaan 574;
21. E. Breedveld, wonende aan het R.J.H. Fortuijnplein 208;
22. M.A. Brouwer, wonende aan de Zeeburgerkade 614;
23. M. Brouwers, wonende aan de Zeeburgerkade 428;
24. L.M.H. Brouwers, wonende aan de Zeeburgerkade 444;
25. A. de Bruijn, wonende aan de Zeeburgerkade 720;
26. M. Buehre M. Buehre-Andriessen, wonende aan de C. van Eesterenlaan 354;
27. W. van Cappellen, wonende aan de Zeeburgerkade 356;
28. F. Coppes, wonende aan de Zeeburgerkade 696;
29. I.M Coster en J.M. Coster, wonende aan de Zeeburgerkade 784;
30. C.E. Daniëls, wonende aan de Zeeburgerkade 650;
31. D. Dickhoff, wonende aan het R.J.H. Fortuijnplein 206;
32. W.D. van Doorn, wonende aan de Zeeburgerkade 486;
33. M. Driessen, wonende aan de Borneokade 207;
34. B. Engel, wonende aan de Borneokade 191;
35. B.H. Engelsman, wonende aan de Zeeburgerkade 156;
36. M.A. Ekkelboom, wonende aan de Zeeburgerkade 626;
37. N. Erbil, wonende aan de Zeeburgerkade 700;
38. T. Feenstra, wonende aan de Zeeburgerkade 476;
39. H. Fennema, wonende aan de Zeeburgerkade 160;

40. A.M. Gazzetta-Van Dijk, wonende aan de Zeeburgerkade 576;
41. L. Gillet, wonende aan de Zeeburgerkade 654;
42. V. van der Goes, wonende aan de Zeeburgerkade 452;
43. M. Govers, wonende aan de Zeeburgerkade 512;
44. M. van der Graaf, wonende aan het R.J.H. Fortuijnplein 208;
45. G. Ham, wonende aan de Zeeburgerkade 60;
46. D. Hamerlijnck, wonende aan de Zeeburgerkade 540;
47. J. ten Have, wonende aan de Zeeburgerkade 490;
48. M. Hendriksen, wonende aan de Zeeburgerkade 570;
49. G. Hersbach, wonende aan de Zeeburgerkade 650;
50. M. Van den Heuvel en M. van den Heuvel-van Hoorn, Zeeburgerkade 764;
51. M. van 't Hoff, wonende aan de Borneokade 56;
52. J. Hooijer en R. Hooijer, wonende aan de Zeeburgerkade 532;
53. P. van Houdt, wonende aan de Zeeburgerkade 184;
54. H. Huart, wonende aan de Zeeburgerkade 694;
55. M.J. Hoogakker, wonende aan de Zeeburgerkade 244;
56. L. van de Hulst, wonende aan de Zeeburgerkade 286;
57. H. van Hulst, wonende aan de Borneokade 195;
58. M. Idema, wonende aan de Borneokade 179;
59. M.H. de Jong, wonende aan de Zeeburgerkade 446;
60. R.A. Jongsma, wonende aan de Borneokade 151
61. B. Jonkers, wonende aan de Borneokade 203;
62. R. Jonquière, wonende aan de Zeeburgerkade 230;
63. A. Joordens, wonende aan de Zeeburgerkade 168;
64. A. Kaag, wonende aan de Zeeburgerkade 456;
65. A. Kamphuis, wonende aan de Zeeburgerkade 340;
66. A. Koppes, wonende aan de Zeeburgerkade 148;
67. J.C.G.M. de Kort, wonende aan de Borneokade 233;
68. A.A.B. van Laar, wonende aan de Zeeburgerkade 510;
69. J. van Lammeren, wonende aan de Zeeburgerkade 594;
70. B. de Lange, wonende aan de Zeeburgerkade 644;
71. B. Laport, wonende aan de Zeeburgerkade 754;
72. B. Lavell, wonende aan de Zeeburgerkade 808;
73. Fam. Lefebre, wonende aan de Zeeburgerkade 468;
74. V.A. Leenders, wonende aan de Zeeburgerkade 252;
75. N.J.H. Leurs, wonende aan de Zeeburgerkade 198;
76. M. van Leuven, wonende aan de Zeeburgerkade 306;
77. J. Lewis, wonende aan de Zeeburgerkade 638;
78. P.M.F. Linnebank, wonende aan de Zeeburgerkade 700
79. T. Lugthart, wonende aan de Zeeburgerkade 736
80. R.S. Maas, wonende aan de Zeeburgerkade 528;
81. B. Maas, wonende aan de Zeeburgerkade 710;
82. T. van der Meer, wonende aan de Zeeburgerkade 760
83. S.C.J. van der Meulen, wonende aan de Zeeburgerkade 394;
84. J.D. Molenaar, wonende aan de Zeeburgerkade 204;
85. P. Meijer, wonende aan de Zeeburgerkade 312;
86. L.J. Michiels van Kessenich, wonende aan de Zeeburgerkade 346;
87. F. Mühl, wonende aan de Zeeburgerkade 714;
88. H.E. Nabers, wonende aan de Zeeburgerkade 38;
89. W. Nabers, wonende aan de Zeeburgerkade 178;
90. H. Nelis, wonende aan de Borneokade 323;
91. P. van Noort, wonende aan de Borneokade 177;
92. L. Nybäck, wonende aan de Zeeburgerkade 714;
93. J.G. Odenhoven-Portingen, wonende aan de Zeeburgerkade 260;
94. R.J. Oskam, wonende aan de Zeeburgerkade 814;
95. J. Oude Sogtoen, wonende aan de Borneokade 205;

96. E. Pach; wonende aan de Zeeburgerkade 300;
97. J. Peelen, wonende aan de Zeeburgerkade 626
98. M. Peper, wonende aan de Zeeburgerkade 782;
99. P. Pettinga, wonende aan de Zeeburgerkade 198;
100. C. Peijzel, wonende aan de Zeeburgerkade 348;
101. F. Poel, wonende aan de Zeeburgerkade 620;
102. J.A. Potters, wonende aan de Zeeburgerkade 128;
103. S.R. Prins, wonende aan de Zeeburgerkade 506;
104. S. Randall, wonende aan de Zeeburgerkade 190;
105. W. Reisel, wonende aan de Zeeburgerkade 722;
106. R. Rhebergen, wonende aan de Zeeburgerkade 282;
107. H.J.W.S. Rietdijk, wonende aan de Zeeburgerkade 72;
108. J.S.van Rijn, wonende aan de Zeeburgerkade 610
109. S. de Roos, wonende aan de Zeeburgerkade 252;
110. M.H. van Raalte, wonende aan het R.J.H. Fortuijnplein 150
111. L. Rutten, wonende aan de Zeeburgerkade 636;
112. C. Sarrailhé, wonende aan de Zeeburgerkade 638;;
113. J.K. Schakel, wonende aan de Zeeburgerkade 728;
114. A.W. Schulte, wonende aan de Zeeburgerkade 624;
115. R. Schumann, wonende aan de Zeeburgerkade 642;
116. L. Shafir, wonende aan de Zeeburgerkade 766;
117. A.I. van Solm, wonende aan de Zeeburgerkade 524;
118. F. Sondaar, wonende aan de Zeeburgerkade 220;
119. Sthiessen, wonende aan de Zeeburgerkade 570;
120. J.P.M. van Straaten, wonende aan de Zeeburgerkade 610;
121. S.C. Stroo, wonende aan de Zeeburgerkade 534
122. A.M. Tjui, wonende aan de Zeeburgerkade 534;
123. R. Stuij, wonende aan de Borneokade 60;
124. H.H.F. Terlouw, wonende aan de Sumatrakade 523;
125. F. Tomsom, wonende aan de Borneokade 76;
126. M.A. Uitenbroek, wonende aan het R.J.H. Fortuijnplein 150;
127. C. van Veen, wonende aan de Zeeburgerkade 628;
128. W.J. van Veenen, wonende aan de Zeeburgerkade 164;
129. F.L.M. Verbunt, wonende aan de Zeeburgerkade 128;
130. R.Q.M. Verhoeven, wonende aan de Zeeburgerkade 470;
131. D. Verroen, wonende aan de Zeeburgerkade 98;
132. H. Verweij, wonende aan de Borneokade 205;
133. A. Verwoerd, wonende aan de Zeeburgerkade 728;
134. S. Vrijburg, wonende aan de Zeeburgerkade 734;
135. A. Wagemans, wonende aan de Zeeburgerkade 490;
136. M. van de Westeringh, wonende aan de Zeeburgerkade 612;
137. J. van der Werff, wonende aan de Zeeburgerkade 662;
138. C. en F. Werkman, wonende aan de Zeeburgerkade 666;
139. G. Wijchman, wonende aan de Zeeburgerkade 642;
140. R.F. Willé, wonende aan de Borneokade 207;
141. S.A. Willekes, wonende aan het R.J.H. Fortuijnplein 212;
142. A.J.N. Zeeuw, wonende aan de Zeeburgerkade 730;
143. M.T.Kloosterman, wonende aan de Zeeburgerkade 496;
144. Vierdag, wonende aan het R.J.H.Fortuijnplein 154;
145. E. Marchend, wonende aan de Zeeburgerkade 560;
146. J. Emmerik, wonende aan de Zeeburgerkade 756;
147. Chr. Kops, wonende aan de Zeeburgerkade 756;
148. T. van Dijn, wonende aan de Borneokade 325;
149. Th. Lenderik, wonende aan de Zeeburgerkade 212;
150. Y.I. Gonda, wonende aan de Zeeburgerkade 652;
151. P. Harmsma, wonende aan de Borneokade, 223;

152. R. Kruger, wonende aan de Borneokade 223;
153. S.D.M. Wolsing, wonende aan het R.J.H.Fortuijnplein 156;
154. S. Dölle, wonende aan de Zeeburgerkade 186;
155. A.E. Kruijthoff, wonende aan de Borneokade 211;
156. D.S. Woudstra, wonende aan de Borneokade 211;
157. M. Mordy, wonende aan de Borneokade 137;
158. M. van der Drift, wonende aan de Zeeburgerkade 424;
159. J. Batson, wonende aan de Zeeburgerkade 794;
160. M. de Vries, wonende aan de Zeeburgerkade 822;
161. C. Reniers, wonende aan de Zeeburgerkade 822;
162. M. de Vries, wonende aan de Zeeburgerkade 822;
163. G.A.B. Bodde, wonende aan de Zeeburgerkade 588;
164. J.T.J. Schoonderbeek, Zeeburgerkade 450;
165. M. Rijnja en H. Meijer, Zeeburgerkade 52;
166. Lombers, Zeeburgerkade 406;
167. J.P. de Rijke en E.J.A. Emmering, Zeeburgerkade 598;
168. S.G. van der Post, Borneokade 76;
169. A.M.P. Bohnenn, Zeeburgerkade 54;
170. A. de Nes, Zeeburgerkade 140.

allen wonende te Amsterdam,

dien ik, mevrouw mr. A.F.P. van Mierlo, wonende aan de Zeeburgerkade 452, 1019 HP te Amsterdam, hierbij en derhalve tijdig een zienswijze in met betrekking tot de concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) "Van Lohuizen". Kopie van de desbetreffende machtigingen zijn bijgevoegd als **bijlage 1**.

In het plangebied waarop de NvU ziet worden ruimtelijke veranderingen voorgesteld, waaronder een nieuwe jachthaven in de Entreporthaven en nieuwe bebouwing rond de Van Lohuizenlaan. Het doel van de NvU is een concreet besluit te nemen omtrent deze ruimtelijke veranderingen.

Voor de overheidsactiviteit ruimtelijke ordening is het essentieel dat bij de toekenning van gebruiksfuncties aan de schaarse en per definitie beperkte ruimte een afweging moet worden gemaakt van alle bij de situering van die functies betrokken belangen en de daarop gerichte ruimtelijke claims. De indieners van deze zienswijze zijn van mening dat in de NvU met een aantal van hun belangen alsook met een aantal algemene belangen niet, dan wel onvoldoende, dan wel op onjuiste wijze rekening is gehouden. Deze betreffen:

1. milieuhinder van een jachthaven;
2. veiligheid;
3. financiële haalbaarheid/uitvoerbaarheid;
4. daadwerkelijke maatschappelijke behoefte/draagvlak voor een jachthaven
5. kopgebouw;
6. natuurwaarden;
7. parkeerdruk en parkeeroverlast;
8. beheer van de jachthaven;
9. schade aan gebouwen vanwege bouwwerkzaamheden;
10. ontbreken van een bestemmingsplan.

Hieronder zullen voormelde belangen nader worden toegelicht. Vervolgens wordt ingegaan op de tijdens de inspraakavond d.d. 17 september jl. geformuleerde doelstellingen van het plan "Van Lohuizen" en de wijze waarop deze in de NvU staan geformuleerd. Tot slot volgt een conclusie.

Ad 1: milieuhinder van de jachthaven

ALGEMEEN

Van een jachthaven is nogal wat milieuhinder te verwachten. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient hiermee rekening gehouden te worden. Dit geldt met name als er sprake is van aangrenzende milieugevoelige bestemmingen, zoals in casu een woonbestemming en een waterbestemming.

TE VERWACHTEN MILIEUHINDER VAN EEN JACHTHAVEN

De afstand tussen de woningen aan de Zeeburgerkade en het water is slechts enkele meters. Dit geldt hetzelfde voor de woningen en woonschepen aan de Borneokade. 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 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. 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 ook hinder ondervinden van *uitlaatgassen* van de scheepsmotoren.

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.

UITWERKING MILIEUHINDER IN DE NvU?

Uit de NvU blijkt, dat met voormelde aspecten van milieuhinder nauwelijks rekening is gehouden. Hoe zit het bijvoorbeeld met geluidzonering? Is onderzoek gedaan naar de te verwachte geluidhinder en de in verband hiermee eventueel te nemen maatregelen op grond van de Wet Geluidhinder? Hoe zit het met het afvalprobleem? Deze wordt niet genoemd in de NvU. Zoals hieronder onder 4 zal blijken, zal de jachthaven in de Entreporthaven met name worden gebruikt door motorboten. Van een jachthaven met overwegend motorboten is veel meer milieuhinder te verwachten dan van een jachthaven met overwegend zeilboten. Uit de NvU blijkt niet dat met het voorgaande (voldoende) rekening is gehouden. Daarnaast wordt in de NvU een vergelijking gemaakt met de Six-jachthaven en de haven aan de Marnixstraat. Deze vergelijking is echter niet reëel. Bij de Sixhaven is de afstand tussen de woningen en de haven immers veel groter. De Marnixhaven is veel kleiner in omvang. Van vergelijkbare milieuhinder in de Entreporthaven is derhalve geen sprake.

MILIEU EFFECT RAPPORTAGE (MER)

Hoewel een jachthaven met 200/240 boten niet MER-plichtig is, is het in casu aanbevelenswaardig toch een MER te laten verrichten. Allereerst omdat de komst van een jachthaven in deze drukbewoonde omgeving nogal wat 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. Indien dit namelijk niet het geval is, is de huidige planvorming prematuur.

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 MERbesluit dienen te worden aangemerkt. Een MER ligt alsdan erg voor de hand, omdat de totale capaciteit van beide havens ongeveer 450 boten omvat 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 dringen de indieners van deze zienswijze aan op het laten verrichten van een

MER. Zij zullen hiertoe zondig een expliciet verzoek indienen. Overigens heeft de verantwoordelijke wethouder op de slotbijeenkomst met de participatiegroep expliciet een MER toegezegd. Van deze toezegging blijkt niets uit de NvU.

Ad 2: veiligheid

VERKEERSVEILIGHEID

De NvU vermeldt op pagina 5 dat voor sommigen (waaronder de bewoners van de Zeeburgerkade) de van Lohuizenlaan de enige ontsluiting is. Één ontsluiting is al erg weinig voor een drukbewoonde straat als de Zeeburgerkade, waaraan 390 woningen zijn gelegen. Uit de NvU (p. 26) blijkt echter, dat ook de jachthaven zal worden ontsloten vanaf de Zeeburgerkade. Dit geldt zeer waarschijnlijk ook voor het geplande kopgebouw. Hieromtrent staat in de NvU overigens niets vermeld, hetgeen de indieners van deze zienswijze erg onzorgvuldig achten. Het gebruik van de kade zal door de komst van een jachthaven en het kopgebouw aanzienlijk toenemen, hetgeen niet ten goede zal komen aan de verkeersveiligheid op de Zeeburgerkade. In geval van calamiteiten is één ontsluiting voor drie dergelijke objecten absoluut onaanvaardbaar. Uit de NvU blijkt niet dat dergelijke risico's zijn onderzocht.

VEILIGHEID (GEBRUIKERS) JACHTHAVEN EN (BEWONERS) PAKHUIZEN

Uit de NvU blijkt niet dat enig onderzoek is verricht naar de aanzuigende werking die een jachthaven kan hebben met betrekking tot een te verwachten stijging van criminaliteit en agressief gedrag. Diefstal en inbraak zijn ook zonder de jachthaven niet meer incidenteel. Ook is niet onderzocht wat de eventuele veiligheidsrisico's van een jachthaven zijn ten aanzien van de gebruikers ervan en de bewoners van de pakhuizen. Wederom een onzorgvuldigheid in de voorbereiding.

VEILIGHEID OP HET WATER

Uit de NvU (p. 33) blijkt, dat volgens Rijkswaterstaat het samengaan van recreatievaart en beroepsvaart tot gevaarlijke situaties kan leiden. Om die reden dient het aantal recreatievaartuigen op of bij de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal zo klein mogelijk gehouden te worden en de verblijfsduur zo kort mogelijk. Hoe rijmt zich dit veiligheidsaspect met de komst van een jachthaven in de Entrepothaven? Is bij Rijkswaterstaat hieromtrent om advies gevraagd? Het kruisen van het Amsterdam-Rijnkanaal levert immers een aanzienlijk veiligheidsrisico op, dat niet zomaar door "duidelijke vaarroutes" en "verkeersborden" zal kunnen worden ondervangen. Met name niet, omdat schippers van recreatievaartuigen vaak onervaren schippers zijn en deze "routes" en "tekens" waarschijnlijk niet zo snel herkennen. Naar dit veiligheidsaspect dient zorgvuldig en gedegen onderzoek te worden gedaan.

Ad 3: financiële haalbaarheid/uitvoerbaarheid

Uit de NvU (p. 37) blijkt, dat binnen de grondexploitatie het stadsdeel niet over middelen beschikt om bij te dragen aan realisatie van het onderhavig project. Mogelijkheden van subsidiëring buiten de grondexploitatie om zullen pas in een later stadium, namelijk bij het opstellen van het SPvE, worden onderzocht. Dit achten de indieners van deze zienswijze rijkelijk laat. Reeds nu moet in het licht van de realiteitswaarde van het plan worden onderzocht of deze mogelijkheden ook financieel uitvoerbaar zijn. Wat is de raming van de exploitatiekosten? Worden deze verdisconteerd in de gronduitgifteprijs? Wat zijn de kosten die gemoeid gaan met het doorlopen van de planologische procedure? Is er al een inventarisatie van de te verwachten planschadeclaims gemaakt en is onderzocht hoe deze de financiële uitvoerbaarheid beïnvloeden? Zoals de Hoge Raad onlangs heeft uitgemaakt kan het bestuursorgaan planschade die voortvloeit uit een wijziging van een bestemmingsplan immers niet meer afwentelen op de ontwikkelaar/exploitant van het plangebied.

Vanwege de thans bestaande twijfel over de financiële uitvoerbaarheid achten de indieners van deze zienswijze de kans groot dat de toekomstige jachthavenexploitant een groot gedeelte van de financiering van het project op zich zal gaan nemen en hierdoor (te) veel invloed gaat krijgen in de wijze waarop de jachthaven zal worden ingericht en geëxploiteerd. De kans is groot dat hierdoor het water en de kade worden "geprivatiseerd". Ter voorkoming van diefstal en vernieling zal de exploitant streven naar

extra beveiliging middels plaatsing van hekken, prikkeldraad etc. Dit komt het gebruik en de schoonheid van deze openbare ruimte in het geheel niet ten goede.

Ad 4: daadwerkelijke maatschappelijke behoefte/draagvlak jachthaven

ALGEMEEN

Alvorens tot planvorming over te gaan, dient te worden geïnventariseerd welke havencapaciteit op de planlocatie optimaal is, welke functie de haven exact krijgt, wat de doelgroep voor de haven wordt etc. Als er twee jachthavens in elkaars nabijheid komen te liggen, zoals in casu, dient eerst expliciet een onderlinge afweging plaats te vinden, met name van de stedenbouwkundige argumenten. Daarnaast dient de planner zich goed rekenschap te geven van wat toekomstige gebruikers van de twee jachthavens verwachten.

Er bestaat een categorisatie van jachthavens die in dit kader gehanteerd wordt (onder meer door de gemeente Rotterdam en de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling in haar advisering aan de stadsdelen) ten einde de juiste jachthaven op de juiste plaats te krijgen. Een overzicht van uitsplitsing naar soorten jachthavens is als **bijlage 2** toegevoegd. Hierin zijn als variabelen opgenomen: de soorten water, de grootte en de waarde van de boten en de prijzen van de ligplaatsen. Uit dit overzicht blijkt dat het gebied, waarin de beide jachthavens zijn gepland, is aan te merken als zijnde een haven aan een *B-vaarwater* op een *B-plek*. Dit houdt in dat ongeveer 80% van de ligplaatsen door *motorboten* van gemiddeld 8 meter lengte zal worden gaan gebruikt. Dit is in het onderhavige geval ook logisch, aangezien het in de Haven van Amsterdam verboden is te zeilen. Zeilers zullen eerst door de Oranjesluizen moeten voordat ze mogen gaan zeilen. In de NvU wordt, met name middels de bijgevoegde schetsen, echter het beeld van een zeiljachthaven gecreëerd. Tevens wordt in de NvU melding gemaakt van boten van gemiddeld 10 meter. Het gevolg van deze verkeerde inschatting is waarschijnlijk, dat in de jachthaven straks meer ligplaatsen worden gerealiseerd dan thans in de NvU wordt voorgesteld. Ook blijkt uit dit overzicht dat de *daadwerkelijke* behoefte aan ligplaatsen bij het stadsdeel in het geheel niet bekend is. Tenslotte blijkt nog dat het type klanten in een B-haven in een nieuwbouwwijk als volgt is te karakteriseren: "Vaart niet, haven met functie van lokaal volkstuintje, kratje bier binnen handbereik". De vrees van de indieners van deze zienswijze dat met de komst van de jachthaven een *drijvende camping* ontstaat wordt hierdoor gestaafd. De NvU zet de inwoners van het Oostelijk Havengebied aangaande een jachthaven in de Entrepothaven op het *verkeerde* been. Dit geldt overigens ook voor de in de NvU opgenomen schetsen: de getekende en de geplande aantallen boten komen niet met elkaar overeen.

Verder bestaan er ook normen m.b.t de rentabiliteit *van* en de noodzakelijke faciliteiten *in* een jachthaven. Beneden een bepaald aantal schepen (ongeveer 350) is exploitatie niet haalbaar (!) en wordt de benutting van de faciliteiten te dun. Men kan dus niet klakkeloos zeggen dat in deze buurt een jachthaven kan worden gerealiseerd "met alles wat daar op het land bij hoort". [...] De indieners van deze zienswijze raden het stadsdeel dan ook ten eerste aan de planning van die jachthaven over te dragen aan de centrale stad. Dit bestuursorgaan is beter toegerust om de regie met betrekking tot de prioriteitstelling aangaande alle in de stad geplande jachthavens op zich nemen.

Voorts blijkt de geplande ruimte van ongeveer 24.000 vierkante meter voldoende voor 350 à 400 ligplaatsen. Het gevaar bestaat nu dat de exploitant om tot een rendabele exploitatie te komen méér dan de verwachte 200 a 240 ligplaatsen zal willen realiseren. Door geen concreet maximum aantal ligplaatsen vast te stellen biedt het stadsdeel ruimte aan een dergelijke uitbreiding. Zelfs ruim opgezette jachthavens zoals 'Hemmeland' in Monnickendam en 'De Bloq van Kuffeler' in Almere gebruiken minder dan de door het stadsdeel geplande 100 vierkante meter per ligplaats. Helder gezegd: de door de deelraad geplande oppervlakte zou plaats kunnen bieden aan een véél grotere jachthaven dan wordt beweerd de bedoeling te zijn.

BEHOEFTE-ONDERZOEK

In november 2002 heeft het stadsdeel door *onderzoeksbureau O+S* onder bewoners van het Oostelijk Havengebied telefonisch een behoefteonderzoek laten verrichten naar vaste ligplaatsen voor vaartuigen. Op basis van de uitslag van dit onderzoek kan volgens de NvU geconcludeerd worden dat er onder de bewoners een (potentiële) vraag zou zijn naar zo'n 2000 ligplaatsen extra.

KANTTEKENINGEN AANGAANDE HET BEHOEFTEONDERZOEK

Omtrent de wijze waarop het onderzoek heeft plaatsgevonden alsook de wijze waarop de onderzoeksresultaten zijn vertaald kunnen een aantal kanttekeningen worden geplaatst. Deze zijn overigens ook aan de orde gesteld tijdens de ROB-commissievergadering d.d. 15 april 2003. Uit de NvU blijkt echter niet dat hiermee op enigerlei wijze iets is gedaan. Op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel had naar aanleiding van deze kanttekeningen op zijn minst een tweede onderzoek dienen plaats te vinden.

Uit het onderzoeksrapport blijkt, dat er 1200 huishoudens telefonisch zijn benaderd. 573 daarvan hebben meegedaan aan de enquête. Door te extrapoleren van 573 naar de ongeveer 7000 huishoudens die in het OHG wonen veronderstelt het bestuur dat de steekproef 100% representatief is voor het aspect bootbezit. Vervolgens worden in de presentatie van de onderzoeksgegevens geëxtrapoleerde aantallen als onderzoeksresultaat gepresenteerd. Dit is op zijn minst tendentiekus te noemen. Om een dergelijke conclusie te kunnen trekken moeten nadere gegevens gepresenteerd worden. Niet alle huishoudens hebben immers een vaste telefoonlijn, vooral degenen die een woning in het OHG aanhouden als *pied à terre* zullen geen 'bootje aan de kade' hebben. Ook is onduidelijk of de non-response alleen huishoudens betreft die telefonisch niet te benaderen waren of dat het ook om respondenten ging die niet aan de enquête mee wilden doen. Gezien het beperkte doel van het onderzoek is er een gerechtvaardigd vermoeden dat juist in deze groep mensen weinig bootbezitters zullen zijn. De representativiteitshypothese van het onderzoek zou dan volkomen onhoudbaar zijn.

In het OHG liggen ongeveer 370 boten (telling maart 2003), geen woonboten zijnde, aan de kades. Schepen die in jachthavens en aan eigen steigers liggen zijn niet meegeteld. Uit de enquête komt als resultaat dat 50% van de booteigenaren zijn boot aan een steiger in het OHG heeft liggen. Dit betekent dat er volgens de extrapolatie van het stadsdeelbestuur minimaal 665 boten in het OHG zouden moeten liggen als van alle boten in het OHG de eigenaar in het OHG woont. Dit laatste alleen al is onjuist. Hiermee is aangetoond dat de extrapolatie zoals die door het stadsdeelbestuur op de onderzoeksgegevens is toegepast niet correct is.

109 bootbezitters hebben de vragen uit de enquête beantwoord. Het stadsdeel gaat uit van 0% verloop per jaar. Dit is een dermate bijzondere aanname dat deze toch op enige manier verklaard moet worden. Dit is niet gebeurd.

Men kan aannemen dat er een zeker verloop is onder de bootbezitters. Vooral het bezit van kleinere boten is vaak een tijdelijke zaak. Na ongeveer 5 jaar houdt men er wel mee op. Er zou dan sprake zijn van een natuurlijk verloop van ongeveer 22 (20%) boten per jaar.

166 respondenten hebben aangegeven dat ze een boot zouden willen kopen. Aangenomen wordt, dat iedereen die zegt eventueel een boot te willen kopen dit ook zal gaan doen. Dit is erg onwaarschijnlijk. Dat deze aanschaf binnen een jaar zou gebeuren is nog onwaarschijnlijker. Immers alleen door deze aannames zijn de getallen aan (potentiële) booteigenaren uit de rapportage van het bestuur te verklaren.

Hoe vaak wordt tijdens de vakantie niet gedacht: 'Hier wil ik een huisje kopen!' En hoe vaak wordt dan vervolgens een huisje gekocht? Bijna nooit. Volgens de methodiek van het stadsdeel in 100% van de gevallen.

Als we uitgaan van een conversie van enige vorm van belangstelling voor de aanschaf van een boot naar de werkelijke aanschaf van ongeveer 10% per jaar (dus in de enquête 16,7 boten per jaar) dan zal het aantal bootbezitters in het OHG stabiel of licht dalend zijn. Deze aanname betekent dat in 5 jaar meer dan de helft van de potentiële booteigenaren werkelijk een boot zal aanschaffen. Deze schatting is dus al aan de hoge kant. Wel betekent dit dat er van enige groei van het aantal booteigenaren geen sprake is. Een lichte krimp is het meest waarschijnlijk. Daarmee is het urgentieargument ook niet onderbouwd. Observatie van het aantal boten in het OHG over de afgelopen jaren ondersteunt deze aanname. De categorie potentiële bootbezitters kunnen we voor de verdere berekeningen buiten de beschouwing laten.

Van de bootbezitters geeft 37% aan dat een ligplaats in een jachthaven in het OHG gewenst is. Dit komt neer op 40 respondenten. Een kleine verandering heeft meteen grote gevolgen voor de conclusies.

Vervolgens wordt een staatje gepresenteerd waarbij 52% van de bootbezitters zegt behoefte te hebben aan een jachthaven in het OHG. Deze uitkomsten zijn op het eerste gezicht niet te rijmen. Een verklaring zou kunnen zijn dat de steekproefpopulatie (de booteigenaren) te klein is. Daardoor ontstaan dit soort grote verschillen. Daarmee worden de uitkomsten van het onderzoek erg onzeker. Voor de verdere analyse ga ik uit van het hoogste van de twee percentages.

Vervolgens is een staatje gepresenteerd met de bereidheid van booteigenaren om een reële prijs te betalen voor een ligplaats in een jachthaven in het OHG. Bij 59% is dit het geval. Onduidelijk is of dit 59% is van de 37% of 52% van de booteigenaren betreft die een ligplaats in het OHG wilden of dat het om 59% van de totale populatie booteigenaren gaat. In dit laatste geval zouden meer mensen willen betalen voor een ligplaats dan er mensen zijn die een ligplaats willen hebben. Dit laatste is bijzonder onwaarschijnlijk.

In de conclusies zoals het stadsdeel die presenteert wordt wederom uitgegaan van 100% conversie van een aangegeven voorkeur in een daadwerkelijke actie. Ook dit is een onwaarschijnlijke conclusie.

Slechts ongeveer 30% (59% van 52%) van de bootbezitters willen een volgens het onderzoek reële prijs voor een ligplaats betalen. Interessanter is de conclusie dat ongeveer 70% van de bootbezitters niet bereid is om een reële prijs voor een ligplaats te betalen. De meerderheid van de bootbezitters ziet de afwezigheid van een jachthaven blijkbaar niet als een probleem.

In advies van de reeds genoemde Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling over het stedenbouwkundig programma van eisen Centrumeiland IJburg (december 2002) komt het onderwerp jachthavens ook aan bod. De jachthavens in het OHG zouden in de in dit rapport gehanteerde typologie in de categorie B vallen. De gehanteerde tarieven in het onderzoek komen daar ook enigszins mee overeen. Opvallend is dat het gebruik van deze schepen vooral als niet varend gekarakteriseerd wordt. De scheepjes hebben de functie camping, volkstuintje. Omdat de te ontwikkelen jachthavens in de schaduw van grote gebouwen liggen zijn de te ontwikkelen jachthavens niet aantrekkelijk voor deze categorie gebruikers. Dit kan misschien de geringe animo onder de bootbezitters verklaren om te betalen voor een jachthaven in het OHG. Voor de zeilers die op ruimer water willen varen zijn de toekomstige jachthavens bij IJburg een beter alternatief.

Geconcludeerd kan worden dat door onrealistische extrapolaties (stel dat 75% van de boten in het OHG een eigenaar heeft die in het OHG woont, dan zouden er volgens de enquête ongeveer 1750 boten in het OHG moeten liggen, terwijl dit er in werkelijkheid veel minder zijn) en onverdedigbare aannames (100% van de potentiële bootbezitters schaft direct een boot aan, bootbezitters verkopen hun boot nooit, 100% van degenen die zeggen een reële (?) prijs voor een ligplaats te willen betalen zullen dit ook doen) komt het stadsdeelbestuur tot een volledig onhoudbare schatting van een behoefte van 2170 ligplaatsen in betaalde jachthavens in het OHG.

Door in de presentatie van de gegevens steeds weer de geëxtrapoleerde gegevens te geven wordt een onterecht beeld van grote urgentie geschapen. De onderzoeksgegevens zijn niet geconfronteerd met andere bekende gegevens, zoals het aantal aanwezige boten. De gegevens van de gemeentelijke havendienst over de Amsterdam Sticker zouden ook van groot nut kunnen zijn bij een schatting van het aantal booteigenaren in het OHG. Controlevragen over de duur van het bootbezit zijn ook niet gesteld. Daardoor is de totale toekomstige omvang van de "vloot" moeilijk te schatten.

Deze ernstige methodologische fouten maken de onderzoeksresultaten niet geschikt voor een verantwoorde onderbouwing van het beleid. De tendentieuze presentatie van de resultaten doet vermoeden dat het onderzoek alleen een propagandistische bedoeling heeft.

ALTERNATIEVE BEREKENINGEN AANGAANDE DE CIJFERS UIT HET BEHOEFTEONDERZOEK

In de volgende berekening wordt uitgegaan van de percentages zoals die door het stadsdeel zijn gevonden. Gehanteerd worden de optimistische schattingen van de conversie van bereidheid tot daad. In de hele berekening wordt naar een hoog aantal jachthavengebruikers toegewerkt.

Er liggen 370 boten (exclusief woonschepen) in het OHG aan de kades (telling maart 2003). Het aantal mensen dat daadwerkelijk een boot aanschaft zal het aantal mensen dat hun boot van de hand doet

ongeveer in evenwicht houden (voor de berekening zie “Bootbezitters en toekomstige bootbezitters”). Als ervan wordt uitgegaan dat 75% van eigenaars van de boten in het OHG woont, bestaat de relevante populatie uit 270 booteigenaren. In de enquête heeft het stadsdeel 55 booteigenaren met een boot aan een kade in het OHG gevonden. Daarmee komen we op een extrapolatiefactor van 5 om een realistische schatting van de werkelijke populatie te krijgen.

51% van deze bootbezitters (dus 135) geeft aan in een jachthaven in het OHG te willen liggen. Daarvan is 59% bereid een reële (?) prijs te betalen (dus 81 eigenaren). Niet iedereen die in een marktonderzoek zegt iets van plan te zijn doet dit. Deze conversie van bereidheid kan hoog worden geschat, te weten 50%. Hierdoor komt de totale behoefte aan ligplaatsen op 41 stuks voor het hele OHG.

Algehele conclusie: de feiten zoals deze blijken uit het onderzoek kunnen de conclusie van het onderzoek niet dragen en geven een onjuist beeld van de behoefte.

RESULTATEN VAN EEN GEHOUDEN CONTRA-ENQUÊTE

Begin 2003 is onder de bewoners aan de Zeeburgerkade een schriftelijke enquête gehouden naar de behoefte van een jachthaven in de Entreporthaven. Van de ongeveer 380 gezinnen op de Zeeburgerkade hebben 231 het als **bijlage 3** bijgevoegd formulier ingevuld en geretourneerd. Voor een dergelijke enquête is dit een zeer hoge respons (60%).

De uitslag van de contra-enquête luidt als volgt. Ruim 80% van de bewoners wil geen of een kleine (max. 100 boten) jachthaven aan de kade. Bij bewoners met uitzicht op het water is dit gevoel iets sterker dan bij degenen die geen uitzicht op het water hebben (84% tegen 75%). Dit betekent dat de helft van de bewoners van de Zeeburgerkade tegen een jachthaven in de Entreporthaven is. Als belangrijkste bezwaren werden genoemd de vrees voor parkeerproblemen (85%), overlast (74%) en verlies flora en fauna (59%). Slechts weinigen verwachten een toename van de gezelligheid (25%) of vinden het een leuk initiatief (13%).

Van de bewoners met een boot of degenen die eventueel een boot willen aanschaffen (totaal 23%) heeft 63% geen belangstelling voor een ligplaats in een eventuele jachthaven. De behoefte aan een jachthaven is dus niet bijzonder groot. Als we uitgaan van een realistische prijsstelling namelijk meer dan Euro 1000 per jaar per boot had maar 5% van de eventuele, booteigenaren belangstelling voor een ligplaats. Het aantal antwoorden in deze categorie was zo klein dat dit statistisch geen betekenis heeft.

JACHTHAVENPLANNEN EN PLAATSEN IN JACHTHAVENS BUITEN DE ENTREPOTHAVEN

Naast het in de NvU neergelegde voornemen een jachthaven in de Entreporthaven te realiseren, bestaat ook een aantal jachthavenplannen voor de directe omgeving, die eveneens zullen voorzien in de in de NvU omschreven behoefte. Uit de thans ter inzage liggende “concept-nota waterrecreatie Zeeburg” is af te leiden dat er op het eiland Zeeburg 900 ligplaatsen zijn gepland en op IJburg 1500. Daarnaast wordt nagedacht over een jachthaven in Schellingwoude. Van voormelde plannen wordt in de NvU geen melding gemaakt. De vraag is of de extra ligplaatsen die deze plannen zullen genereren zijn meegenomen bij de onderhavige planvorming. Zoniet, dan dient dit alsnog te geschieden, omdat dit van wezenlijk belang is voor de behoefte aan een jachthaven in de Entreporthaven. Daarnaast vragen de indieners zich af of is gekeken naar de momenteel benutte capaciteit van de reeds bestaande jachthavens. Het blijkt namelijk dat in de jachthavens aan de Diemerzeedijk sprake is van nogal wat onbenutte ligplaatsen. Voordat een nieuwe jachthaven wordt gerealiseerd moet eerst bekeken worden op welke wijze de capaciteit van de reeds bestaande jachthavens beter kan worden benut.

MEERWAARDE JACHTHAVEN IN ENTREPOTHAVEN?

De indieners van deze zienswijze vragen zich overigens af wat de meerwaarde van een jachthaven is boven de huidige situatie in de Entreporthaven. Ook nu kunnen er boten worden aangelegd. Momenteel liggen er al ongeveer 100 boten. Dit kunnen er ook gemakkelijk 200 worden door de boten zijlings in dubbele rijen dan wel haaks op de kade aan te leggen. Uit het feit dat er momenteel maar ongeveer 100 boten liggen kan worden afgeleid dat de behoefte aan 200 boten in de Entreporthaven vooralnog

niet reëel is. Een jachthaven op een voor jachthavens onaantrekkelijke plek (weinig faciliteiten, slechte parkeergelegenheid, ligging in de schaduw van grote gebouwen) zal daarnaast een zeltogend bestaan leiden.

CONCLUSIE

Uit het al voorgaande kan worden afgeleid dat de in de NvU gestelde behoefte aan extra ligplaatsen, met name in een jachthaven, ernstig in twijfel kan worden getrokken. Daarnaast kan worden geconcludeerd dat het behoefteonderzoek onzorgvuldig is geschied. Het stadsdeel heeft zich hiervan geen, dan wel te weinig rekenschap gegeven. Dit staat op gespannen voet met artikel 3:9 van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB), dat bepaalt dat een bestuursorgaan zich ervan moet vergewissen dat het onderzoek van een door hem ingeschakelde adviseur op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden.

Ad 5: kopgebouw

LOCATIE

Het in de NvU geprojecteerde kopgebouw is buiten de hoofdruolijn geplaatst. Dit heeft een negatief effect op de zichtlijnen en de bezonning ten aanzien van de pakhuizen op de Zeeburgerkade. Door de hoogte en de ligging zal in de lente en in de herfst 's ochtends de noordgevel van de pakhuizen in de schaduw komen te liggen. Dit is onwenselijk aangezien de appartementen aldaar slechts ramen in *die* gevel hebben. Volgens de indieners van deze zienswijze dient de historische roolijn beslist te worden gerespecteerd.

HOOGTE

Het kopgebouw wordt buitensporig hoog. Deze hoogte past totaal niet bij de hoogte van de overige bebouwing op de Zeeburgerkade. Met het feit dat de welstandscommissie zich hiertegen waarschijnlijk zal gaan verzetten is in de NvU onvoldoende rekening gehouden.

GEBRUIK

Uit de NvU blijkt niet duidelijk in welke commerciële functies het kopgebouw gaat voorzien. Hierdoor is onduidelijk welke gevolgen het gebruik van het kopgebouw op de directe omgeving zal gaan hebben. Is er ook nagedacht over mogelijke leegstand van ruimtes in het gebouw en de financiële gevolgen daarvan?

PARKEERGELEGENHEID

In de NvU wordt gesproken over 200 à 300 parkeerplaatsen in/onder het kopgebouw. Op welke wijze dienen deze parkeerplaatsen te worden gerealiseerd? Via een ondergrondse parkeergarage? Hieromtrent wordt in de NvU niets vermeld. De indieners begrijpen overigens niet waarom een dergelijk grote parkeervoorziening dient te worden aangelegd nu, zoals in de NvU wordt gesteld, al ruim voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving van het plangebied aanwezig is?

PLINT

Wat is de bedoeling van de plint die op één van de schetsen voorkomt?

TRAP

Op (een van de) schetsen van het kopgebouw in de NvU staat een trap getekend als toegang tot de Zeeburgerkade. Dit is volstrekt onwenselijk.

UNIEKE LOODSEN

Een andere reden om het kopgebouw niet te ontwikkelen is dat er nu een unieke loods staat (de zogenaamde onderstukken) die monumentale waarde kunnen hebben, er bestaat geen ander voorbeeld meer van in het Oostelijk Havengebied, en misschien wel niet in heel Amsterdam. Verder heeft het stadsdeel over deze zogenaamde onderstukken in een eerder onderzoek vastgesteld dat dit gebouw in prima staat is.

Ad 6: Natuurwaarden

FLORA

Op pagina 35 van de NvU staat vermeld dat de Zeeburgerkade veel muurvegetaties van nationaal belang herbergt. De zwartsteel, de tongvaren en de blaasvaren zijn inderdaad op de Nederlandse lijst met beschermde planten ondergebracht. Deze planten mogen niet worden beschadigd. In de NvU wordt echter niet duidelijk of is onderzocht of een jachthaven schadelijke gevolgen kan hebben voor deze vegetatie. Indien dit nog niet is onderzocht, dient dit alsnog te gebeuren. Ook hierom is het laten verrichten van een MER sterk aan te bevelen. Mogelijke schade aan voormelde zeldzame, beschermde varensoorten op de Zeeburgerkade kan immers de komst van een jachthaven tegenhouden.

FAUNA

De douanesteiger is een rust- en mogelijk ook een broedplaats voor vele watervogels, waaronder aalscholvers. Ook is de Entrepothaven rijk aan een diversiteit aan vissen. Volgens de NvU valt het plangebied niet onder de Vogelrichtlijn en komen er geen soorten voor die worden beschermd door de Habitatrichtlijn. De indieners van deze zienswijze vragen zich af waaruit het voorgaande blijkt. De Vogelrichtlijn heeft namelijk als doel alle in het wild levende vogelsoorten op het grondgebied van de EU te beschermen. Gebieden waar zeldzame vogelsoorten leven moeten extra beschermd worden. De richtlijn bevat een lijst met soorten die onder deze extra bescherming vallen. Een van die soorten is de aalscholver.

Is naar de eventuele toepassing van voormelde richtlijnen onderzoek gedaan? Is hieromtrent een stadsbioloog en/of een ornitholoog geraadpleegd? De NvU dient op dit punt nader te worden onderbouwd. Ook dient te worden nagegaan of er voor de onder de Flora en Faunawet vallende soorten een ontheffing kan worden verkregen. Zoniet, dan dient een concreet plan op tafel te komen ter compensatie van de natuurwaarden die door de komst van de jachthaven verloren zullen gaan.

DOUANESTEIGER

De NvU voorziet in een gedeeltelijke afbraak van de douanesteiger. Juist hier is er een mogelijkheid om flora en vooral fauna extra ontwikkelingskansen te bieden in een druk bebouwde omgeving. De drijvende eilanden in de Entrepothaven zijn een nog niet erg uit de kluiten gewassen voorbeeld van het potentieel. De indieners van deze zienswijze pleiten ervoor om de douanesteiger uit te bouwen tot een groene strook van drijvende tuinen.

BLAUW IS GROEN?

In het conceptbestuursakkoord 2002-2006 (PvdA, Groen Links, D66) is onder het kopje "openbare ruimte groen en milieu" opgenomen dat de akkoordpartijen het versterken van de natuur in en nabij het water ondersteunen. Ook is het adagium van het stadsdeel altijd geweest: "blauw is groen in het Oostelijk havengebied". Hoe rijmt zich dit met het jachthavenplan? De indieners van deze zienswijze achten het jachthavenplan innerlijk strijdig met de doelstellingen van het stadsdeel zoals geformuleerd in het Groenbeleidsplan.

Ad 7: parkeerdruk en parkeeroverlast

Door de komst van de jachthaven zal de parkeerdruk aanzienlijk toenemen. De woningen in de pakhuisen hebben weliswaar enkele parkeerplaatsen op eigen terrein, maar deze voldoen niet aan de parkeerbehoefte van de pakhuisbewoners. Deze parkeerbehoefte zal toenemen indien er 10 tot 15 parkeerplaatsen op maaiveld verdwijnen door de komst van het kopgebouw. De schaarse parkeerplekken op de Zeeburgerkade dienen te worden gedeeld met de bootbezitters indien geen toereikende afspraken met de ontwikkelaar kunnen worden gemaakt over de parkeerplaatsen die zullen worden gerealiseerd bij (of onder) het kopgebouw. Uit de nota blijkt overigens niet duidelijk waar welke parkeervoorzieningen exact komen.

In de NvU ontbreken daarnaast maatregelen die het autogebruik zoveel mogelijk kunnen vermijden. Ook achten de indieners van deze zienswijze de in de NvU gehanteerde parkeernorm voor de jachthaven (1 parkeerplaats per 10 ligplekken) verre van reëel. Waarop is deze norm gebaseerd? Deze komt immers niet overeen met de landelijk gehanteerde parkeernormen. Redenen voor afwijking zijn in de NvU niet gegeven: verwacht men dat 9 van de 10 toekomstige bootbezitters te voet of op de fiets zullen komen?

Op hoogtijdagen zal er nog eens extra veel parkeeroverlast ontstaan.

Ad 8: beheer

Uit de NvU blijkt dat het beheer van de jachthaven zal gaan plaatsvinden middels de door het stadsdeel af te sluiten erfpachtovereenkomst met de exploitant en middels een havenreglement dat via huurcontracten de bootbezitters zal gaan binden. Niet blijkt echter hoe de daarin gemaakte afspraken op nakoming zullen worden gecontroleerd en hoe deze zullen worden gehandhaafd in geval van overtreding. Hieromtrent dient reeds nu meer duidelijkheid te komen. Deze controle en handhaving dienen zoveel mogelijk te geschieden door toepassing van de publiekrechtelijke bevoegdheden die het stadsdeel ter beschikking staan. Op die manier kunnen omwonenden zonodig handhaving afdwingen. Indien de beheersafspraken slechts worden neergelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen het stadsdeel en de exploitant, zijn deze voor de omwonenden niet (rechtens) afdwingbaar, aangezien zij geen partij van de overeenkomst zijn. In dat geval staan de omwonenden met lege handen als de overeenkomst door de exploitant niet wordt nagekomen.

Ook is in dit kader van belang de wijze waarop het “buurtkarakter” van de jachthaven zal worden behouden. Voorkomen dient te worden dat de 10-15 passantenplekken uitgroeien tot een veelvoudig aantal. De kans dat dit gaat gebeuren is gelet op de ligging van de jachthaven (relatief dicht bij de Oranjesluizen) aanzienlijk groot. Als deze ontwikkeling zich voordoet, wat gaat het stadsdeel hier dan tegen ondernemen?

Ad 9: schade aan gebouwen door bouwwerkzaamheden

Door de trillinghinder veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden (graven en heien) met betrekking tot het 36 meter hoge kopgebouw, bestaat er een gereede kans dat aan de pakhuizen schade wordt toegebracht. Te denken valt aan verzakking en scheurvorming. Dit aspect is onterecht niet in de NvU aan de orde te komen.

Ad 10: ontbreken van een bestemmingsplan

Via een bodemprocedure bij de Raad van State hebben bewoners bereikt dat het bestemmingsplan voor het terrein naast pakhuis Zaterdag (waar nu de zogenaamde onderstukken, de oude loodsen staan) werd afgekeurd. Het stadsdeel wilde hier categorie III en of IV bedrijven (uit het groene boekje over bedrijfszonering) toestaan en de bewaren dat dit tot teveel hinder zou leiden werden door de Raad gehonoreerd. Daarom is aan dat deel van het bestemmingsplan voor het Cruquius werkgebied goedkeuring onthouden. Tevens heeft de Raad van State bepaald dat het stadsdeel Zeeburg een bestemmingsplan moest vaststellen voor dit gebied. Een jachthaven heeft ook een hindercategorie III. Opnieuw is de afstand van de installatie tot de woningen en de woonschepen te klein.

Door de vaststelling van een bestemmingsplan te koppelen aan de voorgenomen bouw van een jachthaven die gezien de hindercategorie te dicht bij de woningen en woonschepen ligt dreigt een herhaling van zetten. Daarmee maakt het stadsdeel zich schuldig aan onbehoorlijk bestuur.

INSPRAAKAVOND 17 september j.l.

Tijdens de inspraakavond op 17 september jl. werd een aantal doelstellingen geformuleerd die met het plan Lohuizenlaan gediend zouden worden. Deze doelstellingen worden echter niet goed gediend door hetgeen aan uitgangspunten in de NvU staat geformuleerd. Hieronder wordt aangegeven op welke wijze de uitgangspunten van de NvU de doelstellingen van het plan in feite doorkruisen.

RUIMTEGENOT VERGROTEN

Door de ruimte met rust te laten kan men er van genieten. Door hem op te vullen verdwijnt deze. Zoals een van de sprekers benadrukte: 'Van een aquarium kan men wel een vissoep maken, maar van een vissoep geen aquarium'. De Entreporthaven kan beter 'leeg' en in zijn natuurlijke staat worden gelaten, zodat men in de toekomst optimaal kan blijven genieten van deze ruimte en dit natuurgebied die in het huidige Amsterdam *intra muros* zo uniek zijn.

OPTIMALISATIE WATERRECREATIE

Door de jachthaven in de Entreporthaven wordt het water afgesloten voor de omwonenden. Zwemmen en vissen of met kleine bootjes spelen en kanoën zullen onmogelijk worden gemaakt door de hekken die zullen worden geplaatst om de jachthaven te beschermen tegen vandalisme en diefstal en door de boten die hier permanent en voor het grootste deel van het jaar ongebruikt zullen komen te liggen. Ook vanwege de te verwachten vervuiling van het wateroppervlak zal het inmiddels vrij uitbundige gebruik van dit zwemwater er niet aantrekkelijker op worden. Omwonenden worden hierdoor ernstig geschaad in hun recreatiemogelijkheden.

BEVORDEREN WERKGELEGENHEID

Een kleine jachthaven zal slechts zeer weinig werkgelegenheid met zich meebrengen. Zó weinig dat het stadsdeel deze maar wijselijk achterwege laat te kwantificeren.

VERSTERKING VAN HET TOERISME

Toerisme zal zich voornamelijk rond de passantenhaven afspelen. Ook hier ontbreekt weer een cijfermatige onderbouwing van het aantal overnachtingen dat men dientengevolge verwacht. Overigens zal de passantenhaven grote concurrentie ondervinden van de jachthavens die op het eiland Zeeburg en rond IJburg gebouwd zullen worden. Deze hebben immers superieure voorzieningen en zijn voor zeilers veel beter bereikbaar.

ONTWIKKELING DOOR EXTERNE PARTIJEN

Door het ontwerpen en het bouwen van een jachthaven uit handen te geven zullen de omwonenden alle zicht verliezen op de keuzen die hierbij gemaakt gaan worden. Door deze gang van zaken zal ook een oneigenlijke belangentegenstelling tussen ontwikkelaar en omwonenden ontstaan. De ontwikkelaar heeft immers belang bij een zo groot mogelijke haven. Dit komt de exploitatie immers ten goede. Dit is niet in het belang van de omwonenden. Hun belang is de overlast van de jachthaven zoveel mogelijk te beperken. Door de regie aan een externe partij uit handen te geven maakt het stadsdeel na dit *point of no return* elke voor de omwonende redelijke belangenafweging onmogelijk.

RUIMTE VOOR LOKALE INITIATIEVEN

Als het belang van een kleine watersportvereniging in wording zwaarder zal gaan wegen dan het hogere belang van de ongeveer 800 gezinnen die in hun woongenot geschaad dreigen te worden, kan men hier met recht spreken van een ondeugdelijke belangenafweging.

Conclusie

Gelet op al het voorgaande verzoeken de indieners van deze zienswijze u de NvU niet vast te stellen c.q. af te keuren. Indien toch tot vaststelling wordt overgegaan, dan wordt verzocht deze zienswijze in acht te nemen en daarnaar te handelen.

A.F.P. van Mierlo
Gemachtigde
Zeeburgerkade 452

Bijlage 1