



Aan: de Gemeenteraad van Amsterdam.
 P/a de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
 Postbus 2758
 1000 CT Amsterdam.

Amsterdam, 30 januari 2018

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Groot Waterloo

Geachte Raadsleden,

Het Wijkcentrum d'Oude Stadt is het centrum voor burgerparticipatie in de binnenstad. Volgens onze statuten valt het gebied Groot Waterloo onder het werkgebied van d'Oude Stadt en valt in onze Buurt 3: dat is de Uilenburg/Valkenburg/Rapenburg/Waterloopleinbuurt. Buurt 3 wordt begrensd door het IJ - Oosterdok - Oudeschans – Zwanenburgwal – Binnenamstel - Nieuwe Herengracht - Schippersgracht (<https://www.oudestadt.nl/>).

Wij hebben bewoners in het gebied Groot Waterloo opgeroepen om ook hun zienswijze in te dienen. Wij sluiten ons bij hun zienswijze aan. Voor het overige merken wij het volgende op.

Goed

Het is goed een aantal zaken in het bestemmingsplan vast te leggen zoals dat het plangebied Groot Waterloo is aangewezen als gebied waar geen nieuwe hotels worden toegestaan. Evenmin dat het is toegestaan om het volume van bestaande hotels uit te breiden. En ook de aard van de winkels te beperken in het gehele gebied (overige functies).

Horeca

Over de uitbreidingsmogelijkheden van horeca in het gebied zijn wij minder positief. Zeker als dat gepaard gaat met overlast (geluid: verbaal van (dronken) gasten en/of muziek). Ook de eventuele mogelijkheid dat die horeca er toe leidt dat er extra terrassen bijkomen vinden wij minder, zeker wanneer dat de loop beperkt van voetgangers. Maar ook vanwege de herrie buiten van het pratende terrasbezoek. Een beperking is aangewezen, zoals in de tijd (hooguit tot 19:00 uur zoals bij "TisFris") en zeker niet later dan 22:00 uur in een woon(slaap)gebied. Ook een beperking in omvang van het terras is geboden.

Bouwhoogte

Over de Bouw- en goothoogte willen wij opmerken dat er veel nauwe straten in het gebied liggen. Ook al zijn deze straten breed, door de verhouding, heel hoog (6, 7 verdiepingen) ontstaan er het door u gebruikte begrip "Urban Canyon". Die verhouding heel hoog en feitelijk smal komt de leefbaarheid niet ten goede. Dat heeft zijn uitwerking in een slechte luchtkwaliteit en geluidshinder door verkeer. Het is zaak daar nu verbeteringsmaatregelen over op te nemen in het ontwerpplan.

Evenemententerreinen

Wat wij niet missen is het vastleggen van (limitatieve) evenemententerreinen in het ontwerpbestemmingsplan. Een locatieprofiel zoals dat nu gehanteerd wordt in het (nieuwe)

evenementenbeleid, is onvoldoende. Evenementenlocaties moeten in bestemmingsplannen geborgd worden. De komst van de omgevingswet is geen excuus. Die wet is weer uitgesteld. Bovenal blijkt uit rechtspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State: "Het in de APV opnemen van een vergunningplicht voor het houden van een evenement dient de handhaving van de openbare orde. Het vormt geen toetsingskader voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van een evenement of evenemententerrein. Dat geldt aldus evenzeer voor de mogelijkheden die een APV kan bieden om geluidvoorschriften te verbinden aan een evenemententerrein. In dat kader wijzen wij u op: ABRvS d.d. 23 mei 2012 (nr. 201105405/1/R3), ABRvS d.d. 5 december 2012 (nr. 201200385/1/T1/R2) en ABRvS d.d. 10 juli 2013 (nr. 201205962/1/R3).

Nieuwe Uilenburgerstraat 29-59

Een buurtgerichte toewijzing is wens van de buurt. In het gebied 1011 is grote behoefte aan toegankelijke woningen voor ouderen en fysiek beperkten. Ook aan goed toegankelijke eerstelijnszorg. Hoeveelheid woningbouw op dit terrein is gering, daarom vooral sociale en middelhoge huren, vooral toe te wijzen aan de doelgroep in de buurt. Daarbij voorzieningen op maatschappelijk (ontmoetingsruimte) en medisch gebied: eerstelijns gezondheidszorg.

Uitgaan van bestaande situatie

In het nieuwe (ontwerp) bestemmingsplan Groot Waterloo is veelal uitgegaan van de bestaande situatie. Als het gaat om de leefbaarheid in het gebied is dat nu niet best. Dat gaat over de slechte luchtkwaliteit en geluidshinder. Oorzaak: drukte door het verkeer, overdag en 's nachts. Wij missen de oplossingen in dit ontwerpplan.

Bovenal missen wij dat er juist bij een actualisatie van het bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden met de veranderingen, bijvoorbeeld verkeersgroei in 10 jaar. Het gaat dus om het nu ten opzichte van de komende 10 jaar. Dat gaat dus om het juist toepassen/anticiperen op maatregelen. Niet gerust zijn wij op de geschetste toekomstige (groei)scenario's die de gemeente maandag 15 januari in de Tolhuistuin liet zien door wethouder Litjens en de heer Thomas Kroon (beleidsadviseur verkeer en vervoer bij de Gemeente Amsterdam). Groeiscenario's waarbij bij ongewijzigd beleid een toename van verkeer is, voornamelijk in het bewuste gebied van het ontwerpplan (Die staan in: Mobiliteitsverkenning voor een groeiend Amsterdam, versie 31 oktober 2017).

Bewoners zijn bijvoorbeeld zelf bezig met een visie/ het plan AMSTEL-IJPark (<http://amstel-ijpark.amsterdam/>). Dat gaat over herinrichting van straten (meer ruimte voor voetgangers en fietsers en minder voor het autoverkeer) en ook over vergroening. Elders wordt in het gebied Groot Waterloo ook gepleit voor vergroening en aanpassing van de openbare ruimte (Prins Hendrikkade, ook richting Marineterrein, het Waterloopleingebied, Weesperstraat, mr. Visserplein en Jodenbreestraat). Daarnaast heeft de Bestuurscommissie Centrum op het beleidsplan Verkeersnetten geadviseerd om in het gehele centrum 30 km mogelijk te maken; alle straten Basisnet (voor al het verkeer, ook fiets), ook voor de Valkenburgerstraat, Weesperstraat (feitelijk kan het verkeer daar overdag nu niet eens harder rijden dan gemiddeld 27 km/uur!).

Juist op het beleidsplan Verkeersnetten zijn woensdag 24 januari jl. 2 moties aangenomen, die het gebied van bestemmingplan raken (Motie N accent en Motie P). Dat gaat over de Weesperstraat, inclusief versmalling (en vergroening) en aanpassingen op het kruispunt Prins Hendrikkade en Valkenburgerstraat (gelijkvloers maken). Mede omdat er ruimte ontstaat door het verdwijnende (bus)verkeer na de opening van de Noord/Zuidlijn begin deze zomer en o.a. de realisering van de knip op de Prins Hendrikkade. Het kan niet zo zijn dat daar geen rekening mee gehouden wordt bij dit ontwerpplan. Bewoners hebben meermaals verzocht om een visie op dit gebied. Het is nu zaak om door te pakken en vast te leggen dat er juist op de leefbaarheid verbetering komt.

Doelen duidelijk?

Voorgaande gaat ook over de bouwmogelijkheden die u ziet in het gebied van de Foeliestraat en Prins Hendrikkade. De conclusie die u trekt vanwege het belang van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de stedenbouwkundige structuur, gaan ten koste van de leefbaarheid in het gebied. Leefbaarheid opofferen, zodat de gemeente toch (bouw)leges kan vangen, is ronduit stuitend.

Luchtkwaliteit

Sinds de uitspraak van de voorzieningenrechter in Den Haag op 7 september 2017 in de zaak van Milieudefensie tegen de Staat rust er voor de overheid voor wat betreft de luchtkwaliteit geen inspanningsverplichting, maar een resultaatsverplichting! Daarmee moet de gemeente Amsterdam actief beleid voeren om overall (in elke straat) onder de Europese grenswaarden te komen. Plannen die er nog steeds niet zijn, maar in dit ontwerpplan wel te borgen zijn. Door bijvoorbeeld te eisen dat in de vervuilde straten, dus boven de Europese Norm, conform metingen GGD (NO2 en Fijnstof) er alleen elektrisch gereden mag worden, of een quotum van het verkeer ingesteld wordt (eenrichtingsstraat), en/of een strengere milieuzone (helemaal geen diesels meer) en/of 30 km/per uur en/of fluisterasfalt, echt geen enkel cruiseschip meer aanleggen aan het net buiten het gebied gelegen Terminal, zonder aansluiting op walstroom etc. Zie: <https://www.oudestadt.nl/schone-lucht-nu/>

Geluidshinder

Ergerniswekkend is dat het ontwerpplan niks doet aan de enorme geluidsherre in het gebied van Groot Waterloo. Uitgangspunt van het plan nu is dat u dit accepteert. Bewoners accepteren de huidige geluidswaarden echt niet meer. Het komt hun gezondheid niet ten goede. Door uw plan verzaakt u als overheid uw zorgplicht en gaat u in tegen de Wet geluidshinder die een bronaanpak voorschrijft. Dus reductie van o.a. het verkeer precies zoals de bewoners bepleiten, dat komt ook de luchtkwaliteit ten goede. Het gaat immers om het LEEFKLIMAAT! Het gaat hier om gezondheid. Niet om meer geluid, NO2 en Fijnstof etc. Daarbij wijzen wij u op het feit dat de gezondheidsnorm voor verkeer ligt onder 42 dB! De bronaanpak is nota bene de wettelijke aanpak.

Niet ten koste van alles

De Wet Geluidshinder zegt maximaal 48 dB! Er kan een uitzondering worden gemaakt tot 63 dB, maar in het gebied ligt het dus inmiddels boven de 66 dB! U dient op het gebied van geluid(soverlast) BELEID te maken. Dat beperkt zich niet tot het maken van een geluidskaart. Daar hoort ook bij een actieplan, met maatregelen om de geluidshinder minder te laten zijn. Maatregelen die niet alleen op papier staan, maar ook uitgevoerd dienen te worden. Het rapport van DPA/ Cauberg-Huygen geeft mogelijke maatregelen voor een bronaanpak. Begin daar eerst mee en "rek" de normen niet op. Als het niet past, dan past het niet is het uitgangspunt. Dan ga je niet coûte que coûte, ten koste van alles, de norm verhogen, om "het feestje" maar te laten plaatsvinden.

Dan wordt er voorlopig maar niet gebouwd. Dan hoeft u dus voor het realiseren van nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, de norm niet te "verhogen". Maak dat bouwen mogelijk door het uitvoeren van maatregelen, binnen de bestaande grenzen, waarbij wij aangeven dat die grenzen terug moeten naar de voorkeursgrenswaarde en bij voorkeur de gezondheidsnorm (voor verkeer ligt die norm dus onder 42 dB). Daarbij merken wij op dat een dove gevel (een gevel zonder te openen delen) een zeldzaamheid is in het bestemmingplangebied en woningen ook soms geen zogenoemde 'aangename of stille zijde' hebben. Een dergelijke gemeentelijke aanpak verbetert ook het ondernemersklimaat in het gebied waarop dit ontwerp bestemmingsplan ziet.

De bewoners (en de ondernemers) hebben zodanig last van de herrie dat er zelfs in het gebied rond de Valkenburgerstraat een geluidsonderzoek is gedaan door wethouder Litjens (door o.a. bureau Westerveld en anderen). Rapportage is nog niet gereed. Bewoners hebben daaraan meegewerkt in de hoop dat er daadwerkelijk iets aan het geluidsprobleem wordt gedaan. Het ontwerpplan getuigt daar niet van en ook niet dat er “een gemeente” is.

Geluidbeleid Amsterdam

Op uw site staat onder geluidbeleid: Hinder of enige hinder doet afbreuk aan het woongenot, ernstige hinder heeft ook nadelige gevolgen voor de gezondheid omdat het tot stress en onvoldoende rust en ontspanning leidt. De landelijke regelgeving is gericht op het beperken van die negatieve effecten. Houdt u zich daar dan aan. Zie: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/ruimte-duurzaamheid/geluidbeleid/>

U meldt daar ook: Amsterdam kent ook eigen geluidbeleid gericht op het bevorderen van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties én om Amsterdams geluidsbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaai. In dat verband stelt Amsterdam elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid vast. Een actieplan dat volgens u vooral gericht is op de beperking van overlast van het (weg)verkeer. Dan is het verhogen van de geluidsnorm in strijd met uw geluidsbeleid (Het Actieplan Geluid d.d. 29 maart 2016: https://www.amsterdam.nl/publish/pages/697480/actieplan_geluid_2015_-_2018.pdf)!

Dat geluidbeleid is bedoeld voor de gezondheid van de bewoners (o.a. artikel 8 EVRM). Daar doet een ander beleid (in deze het verkeersbeleid) niets aan af, zoals het rapport DPA/ Cuberg-Huygen wel suggereert. De in het rapport opgesomde bronaanpak-oplossingen wordt bij voorbaat door DPA/ Cauberg-Huygen afgeserveerd met het argument dat “in stedelijke verkeersplannen daar niet in is voorzien” Dit is een wel heel erg magere onderbouwing vinden wij en is dus in strijd met regelgeving en met ander en eigen gemeentelijk beleid.

Wij vinden dat de gezondheid van de bewoners, ondernemers en bezoekers van Groot Waterloo voorgaat, boven de “vrijheid van verkeer”. De eerder aangehaalde uitspraak van 7 september van de rechtbank Den Haag geeft ons daarin gelijk. Als u zaken op papier zet dan dient u zich aan uw woord te houden!

Tot slot.

De gemeente mag alleen na onderzoek afwijken van 48 dB. Dat nader onderzoek moet gebeuren bij de betrokken bewoners. Dat rapport ontbreekt en wij dringen daar dan ook met klem op aan.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur van Wijkcentrum d’Oude Stadt,

w.g.

Het Bestuur