

1	M.		Klein
2	R.		Rockx
3	C.		Soebarto
4	R.		Montsma
5	C.L.M.		Vendrik
6	M.	de	Gruyter
7			E. Knol en F. Banning
8	P.		Spoek
9			Close & Counter B.V.
10	J.J.		Keizer
11	G.		Bierlee
12	V.		Smit
13	E.		Reijmers
14	L.H.		Sperling- Huster
15	M.		Vermaat
16	E.		Reijmers
17	J.		Bakker
18	M.A.J.M.	de	Gruyter
19	F.		Schittmeijer
20	D.		Mulock Houwer
21	A.		Groot
22	E.A.		Willems-Lantinga
23	I.		König
24	D.		Beynes-Heijmeijer van Heemstede
25	J.		Paalman
26	S.J.		Paalman
27	L.	le	Loux
28	L.	van	Mourik
29	O.		Wassenberg
30	R. en B.	den	Hollander-Kuijlenburg
31	C.		Landman
32	L.		Sour
33	R.		Zijnen
34			Stichting Achmea Rechtsbijstand
35			Vereniging Amsterdamse Rondvaartrederijen
36	M.	van	Wees
37	E.		Kleiweg de Zwaan
38	J.		Rajmakers
39	A.		Wels
40	R.	van het	Riet
41	D.M.P.		Reichel
42	M.	van	Dam
43	R.	van de	Steeg
44	A.E.		Mijnarends
45	T.	van	Hartingsveldt
46	J.		Hoogland
47	J.		Huizing
48	S.		Chin
49	G.		Larssen
50	M.C.		Baerts
51	H.		Brinkman
52	A.		Schenkel
53	R.		Zonneville
54	R.	van de	Steeg
55	D.		Pronk
56	C.E.		Pineda Chiso
57	P.		Lemberger
58	S.B.		Zantman
59			Actiegroep De Vaart Blijft Vrij

60	K.	v.d.	Heide Klootwijk
61	G.T.		Dekker
62	S.		Kieft Soerdjbaie
63	M.	van	Geel
64	C.M.		Temme
65	L.		Krol
66	M.		Brouwer
67	T.		Kemrcka
68	G.	van	Schriek
69			Middelberg- De Jongh
70	F.	van	Eyck
71	M.J.		Glans
72	E.		Doornhein
73			Geelvinck Hinlopen Huis
74	M.		Mumfor
75			Bakhuijsen de Neef Advocaten
76	E.		Tibbe
77	D.H.		Hemrik
78	M.E.E.		Kappelle-van Bueren
79	W.A.F.		Rijnders
80	E.C.		Koeree
81	A.G.		Altelaar Schuitemaker
82	D.	de	Pee
83	K.		Pietersen
84	M.	de	Boer
85	J.M.G.	van der	Heijden
86	S.		Punt
87	A.L.	de	Jel
88	E.		Frederiks
89	J.M.	van	Deijl-Spruijt
90			Stomphorst & Dorricott
91	J.		Ramaekers
92	M.		Putman
93	M.		Kruidenier
94	R.F.	van	Dam
95	J.		Roelofs
96	A.E.		Sedney-Olhoff
97	C.R.		Kerseboom
98	A.		Hoogeveen
99			Maas- Abels
100	M.		Janssen
101	A.V.B.		Kroon
102	F.	van	Baar
103	J.		Spaan
104	P.M.	van	Deursen
105	J.	van der	Knoop Heeman
106	A.H.		Copier
107	H.		Tromp
108	F.H.G.		Leipholdt- Vink
109	P.		Vos
110	B.		Goos
111			N. Brown en A. van Wermeskerken
112	M.L.	den	Hartog
113	K.R.		Hilverda
114	S.		Bihani
115			Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad
116	B.	van	Elk
117	P.C.		Mattie
118	D.C.		Gerritse

119	T.		Dekker
120			De Vaart Blijft Vrij
121	M.	van	Bodengraven
122	S.		Verstraete
123	L.		Deltrap
124	H.C.		Verschuren
125	L.		Kalisvaart
126	R.G.	de	Boer
127	N.		Huijbregts
128	KE		Woudt
129	N.J.M.		Beuk
130	M.		Selleger
131	W.G.	van	Bavel
132	E.		Duijker
133	M.		Kalsbeek
134	S.	de	Leth
135	M.M.		Al
136	K.		Breen
137	B.A.		Ligtvoet
138	M.C.		Bogert
139	H.	de	Vries
140			E. van Piek/ A. Meijers
141	J.		Dijkstra
142	L.A.		Losery
143	M.	de	Moel
144			Canal Company
145			Canal Company
146			Houseboat Museum
147	J.		Willemse
148	B.	Ter	Kuile
149	E.W.		Steens
150	K.J.D.		Schram
151	S.		Nekkaa
152			Baidjoe
152	W.		Boere
153			Stadgenoot
154			Unger Hielkema advocaten
155	J.	van	Gent
156			Advocatenkantoor Meester
157			Boekel de Neree
158	L.		Petra
159	A.B.		Vonk Kessel
160	H.J.		Postman-Langereis
161			Albertien Pareau Dumont
162	E.	van der	Veer
163	J.G.		Herpen
164	J.B.		Berns
165	H.		Boskase
166	V.		Kal
167	L.A.		Gravestein
168	J.		Laverman
169	R.N.		Siewertsz van Reesema/ N. Willebrands
170			Vereniging Museumhaven Amsterdam, Stichting Museumhaven Amsterdam
171	E.		Dijst
172			Rederij 't Smidtje
173	A.	de	Kluijver
174	H.		Acer
175	P.		Vrees

176	M.J.M.		Doodeman
177	A.		Wagenaar
178	J.M.		Knopper
179	M.		Eijkmans
180	Th.		Adelaar
181	M.	van	Hal
182	G.		Egon
183	S.		Vis
184	R.		Lopes Dias
185	S.		Markx
186			Advocatenkantoor Meester
187			Advocatenkantoor Meester
188			Ruurda
189			Stroosnijder
190			Stapper
191	M.A.C.		Zwaan
192	J.		Grotegoed
193			Boerma
194			Brink
195	P.		Outram
196	C.	van	Rij
197	M.		Simons
198	R.	van	Hekezen
199	M.	van	Rij
200	M.J.H.		Meijer
201	F.		Reijnders
202	K.		Becker
203		van	Houtert
204	A.		Pronk
205	W.E.		Vlaun-Rensink
206	E.F.		Vlaun
207			Rederij Vlaun vof
208	H.W.		Wiersma
209			Hengeveld Advocaten
210	F.	de	Waard
211	J.H.M.		Reintjes
212	T.		Adriaansens
213	V.		Rensink
214	S.		Huestegge
215	C.		Tabak
216	G.B.		Smit
217	M.		Treffers
218	C.F.		Koenigs
219	A.		Dekker
220	L.		Koekelkoren
221	L.		Groeneveld
222			Bergmann
223	S.		Igujotovic
224	A.		Jansen
225	B.		Nebig
226	J.G.		Krook
227	K.		Hooft
228	I.		Heemskerk
229	H.L.T.M.		Hunting
230			Freud
231			J. Oomen / V. van Stokkom
232	A.P.M.		Baede
233	M.	ten	Cate
234	T.		Duijker- Commijs

235	H.D.		Christophersen
236	M.J.N.		Pans
237	J.G.	van	Sermond
238	T.		Meininger
239	M.		Prins
240	E.F.R.		Herraets
241	M.		Boom
242	B.J.		Langenberg
243	A.		Ferron
244	L.		Beerefenger
245	B.H.		Clapper
246	J.M.	van	Rooy
247	F		Frankfurter
248			Werkgroep Water Wijkcentrum d'Oude Stadt
249	Fam.		Kerkelaan
250	E.	van der	Veer
251	Y.	de	Reeft
252	K.		Ward
253	G.S.		Miedema
254	C.		Meijer
255	B.C.		Schlebaum
256	E.A.		Haarlemmer
257	M.F.L.		Meijnderts
258	H.T.H.M.		Keiren
259	A.	van	Geene
260			F. Steenken / M. Bakker
261	Fam.		Bloem
262			adressant onleesbaar
263	R.		Snijder
264	E.		Booteng
265	M.		Muurling
266	Fam.	van	Deijl
267	M.J.M.		Winnubst
268	T.		Neleman
269	E.W.		Steens
270	H.M.	van	Altena
271	A.		Ait Etaleb
272		van	Asperen de Boer
273	C.S.		Stam
274	F.		Defesche
275	C.R.		Kerseboom
276	O.J.	de	Jong
277	B.F.	de	Jong
278	E.		Arntz
279	J.J.	de	Vries
280			Meijer
281	W.C.A.	van	Hulten
282	H.		Leidelmeijer
283	J.H.		Torenstra
284	L.J.		Hulzebos-Ietswaart
285	J.	de	Klerk
286	C.		Liebregts
287	D.		Haite-Yohanes
288	M.C.		Schut
289	M.		Walraven
290	A.		Soliman
291	J.W.		Roelofs van Tol
292	Th.		Kenlands
293	F.		Schittmeijer

294	A.	van	Es-Snip
295	H.		Buis
296	M.		Vriend
297			Houthoff Buruma
298	J.		Groot
299	F.		Diergaarde
300	P.W.		Zeilstra
301	F.		Vorrink
302	L.	de	Jonghe
303	G.		Gesink
304	B.		Beijen
305	F.E.	de	Neef
306	F.		Bulthuis
307	F.		Heijn
308	R.	van	Leeuwen
309			Rederij Aemstelland
310			Amsterdamse Salonboot Rederij
311	L.		Thomas
312	M.		Berghoef
313	I	van den	Bruk
314	A.		Wagenaar
315	J.		Wollaars
316			Advocatenkantoor Meester
317	B.	de	Wit
318	J.		Oostervink
319			Vereniging de Nieuwe Vaart
320			Wijkcentrum Oostelijke Binnenstad
321	F.		Hampe
322	R.		Oosterwijk & E. Oosterwijk-Rutman
323	K.A.M.		Bleeker
324	C.		Geelen
325	A.J.J.M.	de	Groot en N.M. van Strien
326	N.J.	van	Paridon
327	H.en E.	van	Vliet
328	M.		Lokkerbol
329	D.		Caris
330	M.	van	Hoek
331			Fietzersbond Amsterdam
332	T.A.P.	van	Haren
333	M.	de	Goede
334	J.		Smit
335	J.M.		Rijkmans
336	J.M.		Rijkmans
337	G.		Grobbe
338	A.		Verheul
339	J.L.J.		Drummen
340	H.		Reitsma
341	E.	van	Ginkel
342			Actiecomite Alexanderkade-buurt

1

verzonden: donderdag 19 mei 2011 21:33

Aan: Karsijns, Nico

Onderwerp: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

Geacht stadsdeelbestuur,

De bestemmingsplankaart van het concept ontwerp bestemmingsplan water maakt het mogelijk een grotere woonboot aan te leggen achter Rapenburg 46b. Daarmee komt hij direct aan mijn tuin te liggen met inkijk in mijn woonkamer, via de glazen achtergevel van mijn woning. Ik vind dit zeer ongewenst en het zal naar mijn inschatting leiden tot een sterke waardevermindering van mijn woning. Mijn belang wordt hiermee geschaad, terwijl er geen belang mee gediend is. Het huidige woonschip ligt prima zoals het ligt.

Ik verzoek u de bestemmingsplan kaart zo aan te passen dat de huidige positie van de voorzijde van de beide woonschepen achter Rapenburg 46 b de noordelijke begrenzing vorm van de bestemming "woonschepenligplaats". Ook zou ik graag willen weten hoe en op welk moment ik eventuele planschade kan verhalen als de huidige plankaart ongewijzigd wordt vastgesteld.

Met vriendelijke groet,

Marten Klein

verzonden: donderdag 19 mei 2011 21:33

Aan: Karsijns, Nico

Onderwerp: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

Geacht stadsdeelbestuur,

De bestemmingsplankaart van het concept ontwerp bestemmingsplan water maakt het mogelijk een grotere woonboot aan te leggen achter Rapenburg 46b. Daarmee komt hij direct aan mijn tuin te liggen met inkijk in mijn woonkamer, via de glazen achtergevel van mijn woning. Ik vind dit zeer ongewenst en het zal naar mijn inschatting leiden tot een sterke waardevermindering van mijn woning. Mijn belang wordt hiermee geschaad, terwijl er geen belang mee gediend is. Het huidige woonschip ligt prima zoals het ligt.

Ik verzoek u de bestemmingsplan kaart zo aan te passen dat de huidige positie van de voorzijde van de beide woonschepen achter Rapenburg 46 b de noordelijke begrenzing vorm van de bestemming "woonschepenligplaats". Ook zou ik graag willen weten hoe en op welk moment ik eventuele planschade kan verhalen als de huidige plankaart ongewijzigd wordt vastgesteld.

Met vriendelijke groet,

Marten Klein

Onderwerp: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan water

Geachte heer Karsijns,

Stelt u zich eens voor, u woont al 30 jaar met uw gezin in een leuk huisje aan het Spui in Amsterdam. Gezellige buurt, fijne burens.

Dan valt er op een dag een brief van Stadsdeel Centrum op de mat. "Om de historische binnenstad toegankelijker te maken wordt er op de plek van uw woning een parkeergarage gebouwd. Uw woning zal hiervoor verplaatst worden naar een alternatieve locatie, natuurlijk wel binnen de grenzen van het stadsdeel".

Onzin natuurlijk, want u heeft als bewoner woonrechten onder de Nederlandse wet.

Woonschipbewoners hebben dit fundamentele, internationaal erkende mensenrecht niet.

Monica Tjon Lim Sang, van het Ministerie van VROM legt het als volgt uit:

"Woonschepen en ligplaatsen vallen niet onder de huurbescherming voor woonruimte van artikel 232 e.v. van boek 7 BW en de huurprijsbescherming van de Uitvoeringswet huurprijzen woonruimte. Zij genieten daardoor minder bescherming tegen huuropzegging en huurverhoging.

Woonschepen en ligplaatsen vallen evenmin onder het bereik van de Woningwet en de Wet op de huurtoeslag. Dit heeft te maken met de grote diversiteit aan woonschepen en ligplaatsen die het nagenoeg onmogelijk maakt deze onder eenduidige regelgeving te brengen."

Woonschepen en hun bewoners vallen dus niet onder het Nederlandse woonrecht en kunnen te allen tijde hun ligplaats verliezen of verplaatst worden. Vreemd genoeg vallen woonwagenbewoners *wel* onder het Nederlandse woonrecht. Alsof de diversiteit aan woonwagens en hun standplaatsen eenvoudig onder de regelgeving te brengen valt.

Het internationaal erkende (ook door Nederland) Yogyakarta principe zegt hierover:

"everyone has the right to adequate housing, *including protection from eviction, without discrimination* and that States shall a) *take all necessary legislative, administrative and other measures to ensure security of tenure* and access to affordable, habitable, accessible, culturally appropriate and safe housing (...)"

Op z'n zachts gezegd staat de Nederlandse regelgeving dus op gespannen voet met het internationaal recht.

De gemeente Amsterdam en dan met name Stadsdeel Centrum (met GroenLinks stadsdeelvoorzitter Jeanine van Pinxteren voorop) maakt volop gebruik van dit hiaat in de Nederlandse wetgeving.

Met wollige kretologie als "de Amstel, de moeder van Amsterdam, weer teruggeven aan de Amsterdammers", "bescherming van uniek historisch erfgoed", "zicht op het water vanaf historische pleinen verbeteren", "relatie tussen wal en water zichtbaar maken", werden woonbootbewoners al rücksichtslos afgevoerd van de Amstel en het Entrepotdok.

Wat volgt is de deportatie van de woonschepen aan het Amstelveld en de Noordermarkt, voor het aanleggen van steigers voor de rederijen Kooijker en Lovers en het creëren van een leefboulevard (!) aan de Wittenburgergracht in de oostelijke binnenstad waar 21 woonschepen voor dienen te wijken.

Doel? Amsterdam en dan met name de Unesco-gordel moet woonschip vrij worden. Niemand op adres Amstel 1 die het roept, maar een publiek geheim.

Amsterdam wordt 'bestuurd' door een autoritair, totalitair legertje van ambtenaren die megalomane projecten toebedeeld krijgen welke tot mislukken gedoemd zijn.

Het zicht op de moeder van Amsterdam, de Amstel terug?

Breek de Stopera af.

http://www.centrum.amsterdam.nl/wonen_en/op_het_water/bestemmingsplan-0/

Charles Soebarta

Onderwerp: reactie op/afstapvoorziening Noordermarkt

afgeh.: J

Ik reageer op het plan een op/afstapsteiger aan de Noordermarkt te maken. De gemeente geeft aan dat de steiger bedoeld is als 'Op- en afstapvoorziening, om kort personen en/of goederen van en aan boord te laten gaan.'

De gemeente zegt dat deze steigers niet voor bewoners-overlast zullen zorgen, omdat mensen er niet mogen aanleggen. Maar daar geloof ik niets van. Het aantal plezier boten op het water is sterk toegenomen. Er heerst een exhibitionistische cultuur: laat zien en horen hoe gaaf je het hebt. Dat betekent, veel harde muziek, veel drank en dansende mensen.

Mijn angst is dat vooral 's nachts boten zullen aanleggen/ aanhangen aan de steigers, vlak bij de populaire Noordermarkt cafe's. Om daar wat te drinken, of mensen op te halen. Dit gaat gepaard met keiharde muziek, veel hard pratende dronken mensen en wildplassers op het water. Dit is geen ongegronde angst, we zien het we zien het 's avonds nu al gebeuren en hebben hier nu al overlast van!

Boten kunnen nu niet aanleggen, maar zelfs nu al zoeken mensen manieren om dat wel te doen en hangen ze aan het schip van de overburen, lopen ze zonder te vragen over het dak heen. Als er een steiger is gaat men daar aanhangen/ aanleggen! Ondanks borden dat het niet mag, 's nachts/ 's avonds neemt men die borden echt niet zo nauw.

Daarbij snap ik niet dat er twee boten weg moeten, hoe breed moet die steiger worden??

mijn idee:

gebruik de steiger tegenover het huis met de hoofden, op de Keizersgracht. Maak die breder en leid mensen door de prachtig opgeknapte Prinsenstraat naar de Noordermarkt. (hebben die winkeliers er ook wat

aan!) Dan hoeven er geen woonboten (tegen hun zin) weg. ik denk dat je daar ook minder geluidsoverlast zal veroorzaken, omdat je dan verder weg bent bij de populaire cafés op de Noordermarkt.

met vriendelijke groet

Rolinda Montsma

bewoner Prinsengracht, tegenover de Noordermarkt, precies daar waar de steiger zou komen.

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

dossier nr.:	11-4266D
ontv. bev.:	JA
afgeh.:	

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Gelderse kade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier is slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Gelderse kade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Gelderse kade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Gelderse kade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone

1

(m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt dat bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Gelderse kade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Gelderse kade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstappontoon. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

Daarom ben ik van mening dat het voorgenomen plan in strijd met de motie Deben (zie bijlage). Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Gelderse kade ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand is gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Mw.Mr. C.L.M. Vendrik

Betreft: Bestemmingsplan Water

dossier nr.:	11-4266D
ontv. bev.:	JA
afgeh.:	

Geacht Bestuur,

Als aanvulling op het voorstel "Bestemmingsplan water", vraag uw bijzondere aandacht voor de grotere Historische Vaartuigen in onze binnenstad. (zijnde niet woonschepen en langer dan 12 meter)

In het verleden moest voor deze vaartuigen een bijzondere ontheffing worden verleend i.v.m. het mogen aanmeren in de binnenstad.

Criteria hiervoor waren ondermeer dat het vaartuig tenminste 50 jaar oud moest zijn en een duidelijke historische toegevoegde waarde diende te hebben in het historische aanblik en toenmalig maritieme leven van de binnenstad.

Door de toename van het aantal kleine schepjes dat ligt afgemeerd aan de grachtenkaden komen deze historische schepen vaak in de knel als het gaat om het afmeren daarvan.

Soms kan in het geheel de oorspronkelijke ligplaats niet meer worden verkregen en is men genoodzaakt buiten het centrum ergens af te meren.

Het betreft hier een slechts een twintigtal vaartuigen (meest sleepbootjes van het type "Amsterdammer") waarvan de meeste als varende monument staan geregistreerd, en voldoen aan de bovengestelde criteria.

Belangenverenigingen zoals FONV (federatie oud-nederlandse vaartuigen), juichen dit initiatief van harte toe mede het feit dat de lig capaciteit in huidige Museumhaven beperkt is.

Ik verzoek het stadsbestuur in haar nota mee te nemen, een bijzondere regeling waaraan deze schepen een vaste ligplaats krijgt toegewezen en in de meeste gevallen zal het ook de ligplaats betreffen die thans wordt gebruikt.

Hoogachtend,



M. de Gruyter

Zienswijze op het Concept Ontwerp Bestemmingsplan Water: Bezwaren tegen het plan voor de Geldersekade

In bovengenoemd ontwerp bestemmingsplan zijn een aantal alternatieve ligplaatsen aangewezen, waaronder aan de Geldersekade. In deze gracht is tevens in het plan voorzien dat ter hoogte van de panden nr. 8 t/m 12 een grote op- en afstapvoorziening zal worden gecreëerd.

Deze zienswijze richt zich op de voorgenomen wijzigingen in de Geldersekade die uit het plan voortvloeien.

Algemeen:

In de laatste pakweg 10 jaar is de binnenstad overspoeld door een grote hoeveelheid boten/sloepen waarvan de gebruikers zich luidruchtig (zingend, joelend en met harde muziek), barbecue-end en drinkend door de grachten begeven. Op mooie dagen ontstaan in sommige delen van het oude centrum (bijv. op het water van de Oude Zijds Kolk) regelmatig files op het water, zodat boten nergens heen kunnen. Dit leidt tot grote overlast o.a. voor bewoners aan de wal en op woonboten. Er kan worden geconstateerd dat tegen deze praktijken op het water *de facto* geen, althans te weinig wordt gehandhaafd, terwijl handhaving op de weg juist wel plaatsvindt (o.a. door het verbod op bierfietsen). Hoewel het onderhavige bestemmingsplan uitdrukkelijk niet ziet op het recreëren op het water, bestaat er wel een onlosmakelijke relatie tussen het varen op het water en de voorziene uitbreiding van op- en afstapvoorzieningen.

Vanwege het plan om woonvaartuigen te verplaatsen (uit cultureel erfgoed-perspectief: o.a. vanwege het creëren van zichtlijnen) van sommige huidige locaties, zijn alternatieve locaties voor woonschepen aangewezen. Nog even los bezien van de onwil van woonbootbewoners van de Prinsengracht om te verhuizen (zo luidde hun reactie op het plan), valt in het plan op, dat – waar woonboten van sommige locaties zouden moeten verdwijnen (uit het beschermde 17^e eeuwse Unesco-gebied) – deze vervolgens in meer dan evenredige mate zullen worden “gedumpt” aan de Geldersekade, die zich thans kenmerkt door een goede balans tussen het water en de wal, o.a. door een goede balans tussen woonboten, bedrijfsboten en (al dan niet permanent aangemeerde) pleziervaartuigen. Het ontwerp-bestemmingsplan voorziet niet in een heldere link met de omringende functies aan de walkanten. De link met de wal, een visie met de omliggende stad, ontbreekt. Het “droge gedeelte” van de stad (m.n. in het oude, middeleeuwse centrum) zou immers niet mogen lijden onder de functies en activiteiten op het water. Een monumentale stad kan niet zonder lege ruimte op het water met open zichtlijnen. Het volleggen van de Geldersekade (en al helemaal als dit aan *beide zijden* van deze smalle gracht zou plaatsvinden, als enige gracht trouwens waar dit tweezijdig is gepland!) is hiermee strijdig, en het legaliseren van de enorme hoeveelheid geplande ligplaatsen voor woon-/bedrijfsvaartuigen (19 stuks) zou dit voor altijd vernietigen. Tevens ontbreekt een welstandsplan voor woonboten aan deze alternatieve locatie (Geldersekade), terwijl dat wel aanwezig is voor de *gebouwen* langs de grachten; de gezichtsbepalende schepen die min of meer tegen deze wel beschermde gebouwen komen aan te liggen, zouden o.i. eveneens aan heldere en duidelijk afgesproken eisen van welstand moeten voldoen.

Historisch perspectief:

De Geldersekade is een echte gracht waar thans een goed evenwicht bestaat tussen woon-, werk- en pleziervaartuigen, alsmede met de functies aan de wal. Wij zijn van oordeel dat het

historisch onverantwoord is om dit evenwicht op deze locatie te verstoren, zoals het plan doet, door de "pijn" niet evenredig over beschikbare alternatieve locaties (in het centrum en daarbuiten) te verdelen, doch door met name één gracht (de Geldersekade) vrijwel geheel vol te leggen met schepen. Wij zijn van oordeel dat het water van deze gracht goed zichtbaar zou dienen te blijven, en dat historische gebouwen nog in het water gespiegeld zichtbaar moeten blijven. Uitvoering van het plan zou dit verhinderen. Er wordt als het ware een nieuwe, smalle (woonboten)straat aangelegd in een reeds honderden jaren bestaande gracht. De aanzienlijke toename van het aantal gelegaliseerde ligplaatsen in de Geldersekade is historisch onverantwoord, en dient uitsluitend om andere plekken te ontlasten. Het legaliseren van dit exorbitante en onevenredige aantal nieuwe ligplaatsen (en dan ook nog eens aan beide zijden, wat nergens anders in het stadsdeel wordt gepland) betekent dat de zichtlijnen op het water en de vrije, open ruimte die hier reeds beperkt is, hier voor altijd verloren zal gaan. Toeristen komen naar de stad o.a. om historische grachten te bekijken, die dan dus niet volgelegd moeten worden met schepen; het gaat om het water, niet om de vaartuigen die zich daarin bevinden. Het unieke grachtenbeeld tussen Schreierstoren en De Waag zou ernstig verstoord raken. De Geldersekade moet niet het "rioolputje" worden van het feit dat de door de UNESCO beschermde 17^e eeuwse grachtengordel moet worden ontzien (zie plankaart van "gevoelige punten"). Historisch gezien vond in het verleden wonen op het water relatief weinig plaats, dit is pas iets van de laatste decennia; uitbreiding hiervan aan een historische gracht als de Geldersekade is dan ook vanuit cultureel-historisch perspectief ongewenst.

Tevens wijzen wij op de motie Dun/Hoolsema (aangenomen op 26 januari 2006, in het kader van de Nota Visie op het Water): "dat het een van de doelstellingen is van het stadsdeel om binnen het kader van het beschermd stadsgezicht het zicht op monumentale gevelwanden en grachten te waarborgen of te herstellen", "dat er derhalve binnen het beschermd stadsgezicht geen nieuwe ligplaatsen aan woonschepen dienen te worden toegewezen in monumentale rakken, d.w.z. in rakken waaraan de monumentale bebouwing overheerst", en "dat bovendien herplaatsing van bestaande woonschepen vanuit monumentale rakken naar niet-monumentale rakken gewenst is". Hieruit volgt dat de verplaatsing van vaartuigen van elders naar de Geldersekade (waar zich veel monumentale panden bevinden) ongewenst is, en het de sterke voorkeur verdient om deze vaartuigen te verplaatsen naar plekken *buiten* het oude historische centrum.

Praktische bezwaren:

- 1) T.a.v. de noodzakelijke voorzieningen: afmeervoorzieningen, brievenbussen, nutsvoorzieningen, loopplanken etc.. Wij zien niet goed in waarom en hoe al dit soort noodzakelijke voorzieningen moeten worden ingepast in een reeds zeer beperkte openbare ruimte aan de smalle straatzijde (even zijde Geldersekade), waar op dit moment al niet eens ruimte bestaat voor een trottoir van enige betekenis. E.e.a. zal een te groot beslag leggen op de beperkt beschikbare openbare ruimte.
- 2) Woon-/bedrijfsvaartuigen die van de ligplaatsen gaan gebruik maken zullen aan de vervuiling bijdragen (afvoer van allesbranders/open haarden/gaskachels/riolering). Bewoners langs de gracht gaan last krijgen van de omhoogstuwende rook en uitlaatgassen.
- 3) Wat voor soort woonboten zouden worden toegelaten? (sta-caravans op het water?) Er wordt gesproken van "slechts historische schepen", maar bijvoorbeeld de geormerkte te verhuizen woonschepen van het Amstelveld voldoen hier zeker niet aan!

- 4) De geplande aanlegvoorziening ter hoogte van de huisnummers 8 t/m 12 zal vanwege op- en afstappend publiek tot een onacceptabele toestroom van toeristen/voetgangers leiden aan deze smalle even zijde van de Gelderse kade, die thans fungeert als (enige) doorgaande straat van de Prins Hendrikkade naar de Nieuwmarkt. Dit gaat bovendien zonder twijfel gepaard met vergroting van de nu reeds bestaande overlast (denk ook aan opgehouden en toeterend autoverkeer), waarop in de praktijk niet kan en niet zal worden gehandhaafd.
- 5) Er is ter hoogte van Gelderse kade 8 reeds een (private) aanlegsteiger (met afsluitbaar hek naar de wal) ten behoeve van gasten van het Ships Chandlers Warehouse. Op 22 januari 2008 is door het Dagelijks Bestuur besloten dat het toegangshek zal worden ontsloten, maar er werd om goede redenen *niet* besloten dat deze steiger zou worden uitgebreid (zoals thans in het onderhavige plan is voorzien).
- 6) M.b.t. de voorziene effecten op lange termijn (zoals in het plan verwoord): woonbootbewoners zouden na verhuizing naar een alternatieve ligplaats (lees: de Gelderse kade) in staat worden gesteld om op termijn hun boot te vervangen door een grotere. Dit lijkt ons op de Gelderse kade zeer ongewenst.

Overlast en veiligheid:

Plan pagina 39: "Op- en afstapvoorzieningen zijn uitsluitend bedoeld voor het aan- en afmeren van rondvaartboten t.b.v. op- en afstappen van passagiers en het laden en lossen van goederen". Er is aan de Gelderse kade (een al zwaar belaste doorgaande verkeersstraat voor voetgangers, fietsers en auto's) simpelweg geen ruimte aan de kades om deze stromen passagiers te accommoderen. De Gelderse kade kan reeds nu de stromen wandelende toeristen niet aan; o.a. wegens gebrek aan ruimte voor een trottoir is de situatie reeds nu onveilig, laat staan als de aantallen voetgangers en wachtende in-te-schepen passagiers hierdoor gaan stijgen. Op andere lokaties is hiervoor veel meer (openbare) ruimte beschikbaar.

Overigens zou het streven moeten zijn om minder recreatie op het water te bevorderen in de middeleeuwse stad. Waar aan de wal wordt gewerkt met milieuzones (voor vrachtverkeer, bussen en auto's), vindt dit op het water niet of nauwelijks plaats. Er is op vele plekken in het historische centrum op het water sprake van vervuiling door boten, niet alleen van het recreatieve verkeer (het staat soms blauw van rook en stank) maar ook door woon-/bedrijfsvaartuigen die (blijven) lozen op het water. Nergens in het plan valt te lezen hoe dit soort problemen op het water zullen worden aangepakt. Reeds nu wordt niets gedaan aan het lozen van allerlei zaken in de gracht.

Buurtoverleg:

De aangenomen motie Deben (van 26 januari 2006 in het kader van Nota Visie op het water) voorziet in een voorafgaand overleg met belanghebbende buurtbewoners. Wij hebben tot nu toe nog niets gezien van enig overleg met de buurtbewoners, terwijl het aanleggen van een hele "straat" van woon- en/of bedrijfsvaartuigen voor de deur van walbewoners aan de (toch al smalle) Gelderse kade daartoe wel alle aanleiding geeft.

Alternatieve ligplaatsen:

Er zijn veel geschiktere ligplaatsen voor woon-/bedrijfsvaartuigen te vinden dan de smalle historische Gelderse kade. Te denken valt aan de zeer brede Javakade en het tegenoverliggende Oostelijke Handelskade, alsmede het KNSM-eiland of het ODE. Niet valt

in te zien waarom de zogenoemde alternatieve ligplaatsen binnen “het plangebied” zouden moeten liggen. Juist buiten dit plangebied zijn plekken met veel ruimer water waar de druk op de openbare ruimte en de te verwachten overlast aanzienlijk minder zal zijn. Het beslag dat (extra) woonboten legt op de openbare ruimte op deze locatie (Geldersekade) is te groot. Niet valt in te zien waarom het laatste beetje beschikbare openbare ruimte (het water hier) óók nog zou moeten worden opgeofferd.

Strijd met het Coalitieplan 1012:

In het coalitieplan wordt gesproken van een na te streven evenwichtige balans tussen wonen, werken en recreëren. Om herstel van een dergelijk gewenst evenwicht te bewerkstelligen zou er minder recreatie moeten worden toegestaan, d.w.z. dat voor een dergelijk grote voorziene op- en afstapvoorziening aan de Geldersekade geen plek is. De druk op het element “wonen” zal door de sterk verder stijgende stroom voetgangers/passagiers (i.v.m. de nieuwe mega-steiger) onacceptabel worden.

Strijd met “Visie op het water” van het Stadsdeel:

De in 2006 vastgestelde “Visie op het water” van Stadsdeel-Centrum luidt (kortweg): “meer rechtdoen aan het beschermde stadsgezicht door het zicht op het water te verbeteren.” Hieraan wordt in het onderhavige plan niet voldaan. Integendeel, de prachtige open zichtlijn op het water tussen Schreierstoren en De Waag zal door de aanleg van de geplande “woonschepenstraat” voor altijd verdwijnen. Bovendien valt niet in te zien hoe kan worden voldaan aan het creëren van goede voorwaarden voor beperking van overlast voor de bewoners aan het water van de Geldersekade (en de reeds nu bestaande bewoners *op* het water aan de Geldersekade), de handhaving en veiligheid en beheer van de waterkwaliteit.

Strijd met het “Steigerplan in de Amsterdamse Binnenstad”

(zoals vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 22 januari 2008):

Eén van de doelstellingen van het steigerplan (incl. het plan voor op- en afstapvoorzieningen) is: “aandacht voor de mogelijke overlast van eventuele extra vaarbewegingen” (pag. 6). Voorts staat op pag. 9 te lezen: “het belangrijkste aandachtspunt voor ons dagelijks bestuur is dat de overlast door rondvaart en pleziervaart voor de bewoners en ondernemers van de binnenstad niet verder toeneemt.” De huidige plannen zullen echter zeker leiden tot extra overlast in de vorm van lawaai (van aan- en afmerende boten en hun passagiers), alsmede van een aan de even zijde van de Geldersekade (waar een grote nieuwe op- en afstapvoorziening is gepland) onacceptabele toestroom van bootpassagiers/voetgangers. Tevens kan op deze geplande locatie niet worden voldaan aan het algemene uitgangspunt (van het steigerplan): “dat er een goede toegang vanaf de wal is” (pag. 12). De ruimte voor een goede toegang is hier evenvoudigweg niet; zelfs een trottoir van enige betekenis ontbreekt hier, terwijl de even zijde van de Geldersekade momenteel de enige toegangsweg voor autoverkeer is van de Prins Hendrikkade richting de Nieuwmarkt die nu al tot onacceptabele (verkeers)overlast en gevaarlijke situaties aanleiding geeft.

Conclusie:

Het aanwijzen van de Geldersekade voor alternatieve ligplaatsen voor woon- en bedrijfsvaartuigen is een historische vergissing. Het zou slechts een verplaatsing inhouden van problemen die thans kennelijk op andere locaties bestaan. Vanuit cultuur-historisch

perspectief een zeer ongewenst plan. Waar uit oogpunt van cultureel erfgoed op de ene locatie wellicht een verbetering zou worden gerealiseerd (o.a. creatie van zichtlijnen), zou juist aan de Geldersekade het cultureel erfgoed (o.a. de vrije zichtlijn tussen Schreierstoren en De Waag) gelijktijdig worden aangetast door de plaatsing van woon- en bedrijfsvaartuigen die daar historisch gezien helemaal niet thuishoren. Dat de kademuren aan de Geldersekade vrij hoog zijn, doet niets af aan het feit dat het "open gedeelte" van de gracht hierdoor ernstig wordt versmald en het vrije uitzicht op het water permanent vrijwel geheel zal verdwijnen door het legaliseren van de geplande 19 ligplaatsen. Dit oude deel van de binnenstad zou hiermee voor altijd geruïneerd worden; de historische panden aan de Geldersekade zullen nooit meer in de gracht gespiegeld kunnen worden gezien; dit plan is een gemiste kans.

Tevens valt in redelijkheid niet in te zien waarom juist in deze historische smalle gracht een grote op- en afstapvoorziening (zoals gepland ter hoogte van de nrs. 8 t/m 12) nodig zou zijn. Deze smalle gracht met haar smalle kades (de beperkte ruimte tussen de gevels en het water!) is hiervoor volstrekt ongeschikt, mede vanwege de te verwachten grote overlast. Zoals aangegeven, zijn er veel geschiktere alternatieven nabij, op plekken met veel ruimer water waar de te verwachten overlast en de druk op de beschikbare openbare ruimte aan de wal aanzienlijk kleiner zal zijn; dat deze geschiktere plekken zich net buiten het plangebied bevinden zou geen belemmering moeten zijn. Niet valt in te zien waarom herstel van cultureel erfgoed elders in de stad (creatie van zichtlijnen aldaar) in grote onevenredigheid tot aantasting van datzelfde cultureel erfgoed aan de Geldersekade zouden moeten leiden. Het plan getuigt bovendien niet van een evenredige spreiding van de te verplaatsen vaartuigen.

Voor beide plannen: zowel de ligplaatsen als ook de steiger, wijzen wij daarnaast op de vele praktische bezwaren die voortvloeien uit het feit dat de kades aan de Geldersekade (mede gelet op de drukke doorgangsfunctie voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) te smal zijn om de benodigde voorzieningen te kunnen dragen, en de ermee gepaard gaande extra overlast (en de extra belasting van het milieu) van personen en verkeer aan te kunnen.

Het bestemmingsplan Water dient om te komen tot "een goede balans tussen wonen, werken, transport en recreëren op het water, daarbij rekening houdend met het unieke beschermde stadsgezicht". Voor wat betreft de invulling van dit plan voor de Geldersekade zal hieraan zeker niet worden voldaan. Willen de stadsdeelbestuurders nu echt verantwoordelijk zijn voor het voor eeuwig vernietigen van het (historische) karakter de Geldersekade?

Amsterdam, 14 juni 2011
E. Knol en F. Banning

Onderwerp:

t.a.v. dhr.N. Karsijns, Inspraakreactie Bestemmingsplan Water, juni 2012

t.a.v. dhr.N. Karsijns

Inspraakreactie Bestemmingsplan Water, juni 2012

- Het woonarkje Prinsengracht 894 staat ten onrechte niet op de kaart.
- Ook het aanduidingsvlak ter plekke schiet tekort.
- Mocht bovenstaande geen foutje/vergissing zijn, dan maak ik bezwaar dat de woonboot-eigenaar hierover niet geïnformeerd is.
- De 'Bloemensingel' behoort tot aan de kadewand in dit bestemmingsplan opgenomen te worden. De bijzondere situatie van erfpacht, detailhandel, deels onderheide platforms en afwijkende hoogte doet niets af aan: 'Behorende tot de waterstructuur'.
- De vermelde zichtlijnen door Paardenstraat, Nieuwe Achtergracht, Nicolaas Witsenstraat en meer slaan nergens op. Kom maar kijken. Dus schrappen!
- In de Toelichting, ontbreekt het hoofdstuk 'Toelichting op de Regels' (daar waar nodig). Bijvoorbeeld op het onbegrijpelijke artikel 11 (Antidubbeltelregel), de 'WPO-zone-wijzigingsgebied-1', de 'Omgevingsvergunning' (de ligplaatsvergunning valt hier niet onder, maar diverse andere vergunningen wel).
- Bij hotelboten ontbreken (nacht)portiers. Verplicht daarom duidelijke vermelding op het schip van naam uitbater met telefoonnummer, zodat in geval van uitwassen de omwonenden niet de politie hoeven lastig te vallen, maar rechtstreeks de eigenaar kunnen aanspreken/waarschuwen.
- T.a.v. de commotie rond de 'klankkast Kattenburgervaart': De woonfunctie van boten (en huizen) veroorzaken geen geluidshinder. Zelfs minder dan de nu aanwezige plezierbootjes.
- De 'Staat van Inrichtingen' is wat log. Hinder/overlast van geluid, stof, uitstoot (water, lucht en bodem), verkeersaanrekening, gevaar, etc. kan ook bij steigers optreden.
- Vraag: Wordt het aantal hotelboten teruggedrongen tot maximaal één per rak ook op plekken waar het huidige aantal al groter is (bijvoorbeeld in rak Binnenamstel en rak Prinsengracht-Utrechtsestraat)?
- Vraag: Wordt bij uitsteken buiten het aanduidingsvlak actief 'dichter op de wal liggen' afgedwongen?
- Vraag: Wordt aandacht geschonken aan de watertrappen (reeds bestaande, vaak historische, op- en afstapplaatsen) zoals o.a. bij Muntbrug, Doelenbrug, Damrak Warmoeszijde en dubbele (dichtgetimmerde) watertrap Geldersekaai bij Nieuwmarkt?
- Opmerking: Vanwege de waterbreedte en de hoge kadewanden kan de Geldersekaai bij uitsteking iets meer (woon)boten verdragen. Historisch gezien was het hier een drukte van belang met hoog opgetaste (bijvoorbeeld zeegras tbv matrassen) handelsvaart.
- Opmerking: In 'normale' bestemmingsplannen worden bouwhoogtes opgenomen, waarbij rekening gehouden wordt wat ter plekke mogelijk of wenselijk is. Ten onrechte is de maatvoering van schepen onderdeel gemaakt van de Welstands- en Vervangingsregels. Gaarne tzt dit corrigeren.
- Opmerking: Helaas is de keuze (uit praktische overwegingen) gevallen op het maken van een facetbestemmingsplan voor het water. Hopelijk wordt tzt water weer integraal onderdeel van de afzonderlijke bestemmingsplannen, zodat zorgvuldiger de diverse belangen, functies en bestemmingen in een bepaald gebied afgewogen kunnen worden.
- Laat geen woonboten wijken voor steigers. Heel veel kadewand is al beschikbaar.

Paul Spoek

Amsterdam, 10 juni 2011.

Geachte heer Kleinpaste,

Zoals u weet ligt op dit moment het **concept Bestemmingsplan Water** ter inspraak voor. Graag maken we u daarom deelgenoot van het volgende:

Wij, de Stichting Waterwerk en mijn bedrijf Close&Counter, werken met veel energie aan het realiseren van de "**Vloot van Aemstel**". De Vloot bestaat uit een aantal modulaire schepen die dienst doen als naschoolse **kinderopvangcentra**. In die opvang zal veel ruimte en aandacht zijn voor spelen, natuur, cultuur en gezondheid. Daarnaast zullen de schepen op verschillende **maatschappelijke** terreinen worden ingezet. Denk daarbij aan gebruik als muziekschool, buurthuis, etc.

Zo lossen we niet alleen een deel van het **gebrek aan (speel)ruimte** voor kinderen op, maar zijn we ook in staat om in een modern, economisch voordelig en flexibel format allerlei **functies** te bieden aan **buurt en stad**. Functies die nu vaak onder druk staan.

Zeer belangrijk is dat dit een **volledig particulier initiatief** is. En bedrijfsmatige exploitatie met een sterk **maatschappelijk karakter** is wat we beogen. We vragen dus niet om financiële steun.

We bespreken dit initiatief met verschillende stadsdelen. De bijdrage van een stadsdeel hoeft slechts te bestaan uit het gunnen van ruimte, terwijl wij bereid zijn te **investeren** in het ruimte voor functies die **lokale** maatschappelijke **problemen** adresseren.

Het concept Bestemmingsplan Water stadsdeel **Centrum** voorziet niet in ruimte voor de Vloot. We zullen daarom via een **inspraak reactie** verzoeken om in het **definitieve bestemmingsplan** ruimte te scheppen voor de Vloot. De mogelijke ligplaats voor de Vloot bevindt zich in onze optiek ten zuidoosten van het "**Stork terrein**" in de Oostenburgervaart langs de Isaac Titsinghkade of Oostenburgerkade, danwel in de Wittenburgervaart ten noordwesten van het industrieterrein, naast de Voc-kade.

Bijgevoegd vindt u een boekje waarin ons plan gedetailleerd uit de doeken wordt gedaan. De **haalbaarheid** ervan wordt toegelicht en onderbouwd. Deze haalbaarheidsstudie is overigens mede met ondersteuning van het stadsdeel Centrum tot stand gekomen.

Via deze brief **verzoeken** we u als lid van **de stadsdeelraad** vriendelijk om vast inhoudelijk kennis te nemen van onze plannen en te zijner tijd het **voorstel te steunen** om binnen het bestemmingsplan binnenwater stadsdeel Centrum ruimte te geven aan "**De Vloot van Aemstel**".

Uiteraard kunt u ons benaderen met uw vragen over "De Vloot van Aemstel". In elk geval danken we u bij voorbaat voor uw aandacht. We hebben er vertrouwen in dat u aanleiding ziet om **onze plannen te steunen**.

Hartelijke groet,



Marc de Jong Luneau,

Onderwerp: woonboten op de alexanderkade nee!!!!

geachte

hierbij wil ik uitdrukkelijk bezwaar maken over het feit dat er uberhoud overwogen word dat er woonboten plaatsen op de op de alexanderkade !
 ik begrijp werkelijk niet waarom er op deze lokatie bedacht is voor het probleem van elders in de stad als huurder ben ik me bewust van de molumentaire waarde waar ik woon ook word ik door de verhuurder hier op aangesproken het is niet toegestaan dakrassen aan bouw gevel ezv en zelfs binnen iets te veranderen te koste van het molument waarom zou de gemeente dit dan wel kunnen verzieken door een aantal uit de toon springende boten
 en zo het openen molumentaire karakter verstoren?
 waar deze kade nu nog gezegend mee is
 ik ben zeer geschokt door deze overweging !

vriendelijke groet jh keijser

ps ; als ik toch bezig ben

ik heb een tijd geleden meerdere malen melding gemaakt over de overgang tov het tropen museum maurits kade en brug sarfatistraat toen is er serieus naar gekeken is mij gemeld maar uiteindelijk geen verandering of verbetering aan de veiligheid van deze kruising aangebracht

helaas is er vorige week net een aanrijding vrijdeld maar het scheelde weer geen haar

nogmaals deze overgang van de brug van uit centrum is echt te onoverzichtelijk mede door brug en daardoor onoverzichtelijke bocht !
 er moeten op zijn minst borden geplaatst worden voor de voorang van fietsers en voetgangers of beter nog de stoplichten aan gepast worden !
 doet u het niet dan gebeurd er binnen kort echt een onoverkomelijk drama hier u wilt niet weten hoe vaak ik en mijn kinderen hier niet voor de sokken zijn gereden
 en we gebruiken deze kruizing intensief

hoop dat via u een melding meer zin gaat krijgen

Onderwerp: 'Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water' m.n. Alexanderkade

Geachte heer Kasrijns,

Hierbij wil ik u laten weten het oneens te zijn met het voornemen van de gemeente om woonboten in de toekomst een tijdelijke of een permanente ligplaats aan te bieden op de Alexanderkade.

Op de inspraakavond dd 15 juni jl. heb ik samen met medebewoners unaniem onze stem laten horen en geprotesteerd tegen de plannen van de gemeente om woonboten te plaatsen. Ik wil graag mijn protest persoonlijk onderbouwen.

Ik heb vele jaren op de Prinsengracht gewoond en bij de aankoop van een appartement gekozen voor de Keizersgracht omdat ik de Prinsengracht net iets te druk vond. Jaren later heb ik besloten dat ik het gebied rond de Keizersgracht inmiddels ook aardig druk te vinden en ben bewust op zoek gegaan naar een iets rustiger plek maar toch nog centraal gelegen in het centrum. Na veel wikken en wegen heb ik uiteindelijk gekozen voor de Alexanderkade vanwege het heerlijke uitzicht en toch het stadse gevoel. Ik geniet elke dag als ik thuiskom van het werk, mijn auto relatief dichtbij kan parkeren, over het rustige water van de Singelgracht met de drukke Mauritskade erachter naar het Tropenmuseum kan kijken. Ik moet erg hard werken en vele dingen laten om van dit leefgenot te kunnen genieten maar dat heb ik er graag voor over. Met de burens hebben we geveltuintjes laten aanleggen om er een leuke woonomgeving van te maken. Het ziet er prachtig uit en het schept een burenband. Helemaal het perfecte plaatje. De prachtige statige panden, de breedte van de stoep in verhouding tot de weg en de parkeerplekjes erachter helemaal mooi in balans. Hier heb ik jarenlang naartoe gewerkt en hier wil ik graag oud worden, ik heb met deze vooruitziende blik ook bij de keuze van mijn appartement gekozen voor een souterrain zodat ik er ook kan blijven wonen mocht ik ooit moeilijk ter been raken. Hoe triest is de gedachte dan dat ik in één klap mijn woongenot en dit toekomstbeeld kan kwijtraken met een woonboot die mijn zicht en licht totaal belemmert? Niet dat het minder erg is als je hoger woont maar juist ik, die alles zo weloverwogen, zelfs boven budget is gegaan om toch te kunnen wonen waar ik graag wil met alle eisen die ik eraan gesteld had. Wederom verkassen is geen optie. Met de huidige financieringsnormen kan ik nooit meer in aanmerking komen voor een financiering voor een gelijkwaardig appartement, als ik mijn geliefde appartementje in het souterrain op de Alexanderkade met uitzicht op een woonboot al zou kunnen verkopen zonder verlies met de huidige markt en het vooruitzicht van een woonboot die juist de toegevoegde waarde van het uitzicht wegneemt.

Er is op de inspraakavond gezegd dat de Prinsengracht te druk is geworden met bewoning en werk- en pleziervaart en dat om die reden woonboten weg moeten maar waarom niet kiezen om de doorvaart te belemmeren? Dat is op de weg ook gebeurd. Hoeveel buurten en straten in Amsterdam zijn niet veel rustiger geworden door omleidingen, rotondes en eenrichtingsverkeer? Daar zijn toch ook geen woningen weggehaald? Ik zou adviseren: Pas het vaarverkeer aan, koop als gemeente op vrijwillige basis de woonboten-ligplaatsen op en verminder op die manier de woonboten in het centrum.

En boothotels vind ik een prima idee, maar waarom moet dat midden in het centrum, en dat idee van een naschoolse opvang op een boot: ik moet er niet aan denken! Commerciële belangen boven woonrechten van de Amsterdammer? En als die woonbootbewoner van mening is dat het te druk wordt op de Prinsengracht, dan kan die toch net als ik gedaan heb zelf speuren naar alternatieven? Ik heb het jaren geleden ook gedaan en ben op die manier op deze schitterende plek terecht gekomen!

Daarnaast sluit ik mij aan bij de handtekenactie van de Alexanderkade:

1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Als wij als bewoners iets willen veranderen aan de panden of buitenruimte krijgen we nauwelijks toestemming, vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. Woonboten aan de Alexanderkade zullen het beschermd stadsgezicht aantasten.

2: Privatisering openbare ruimte:

Openbare ruimte (delen van water en kade) wordt met de plaatsing van woonboten privédomein, terwijl deze stukken stad van ons allemaal zijn.

3: Uitzicht en privacy:

Het vrije zicht over het water en het gevoel van privacy van de bewoners verdwijnt door deze 'muur' van woonboten (mogelijk 2 verdiepingen hoog!). Woonbootbewoners nemen vaak een deel van de walkant in gebruik (voortuin, berging, schuur) met mogelijk hekken of schuttingen eromheen. Ook zijn woonboten op betonnen bakken lang niet altijd even fraai.

4: Waardevermindering van onze panden:

Wij zijn hier komen wonen o.a. vanwege het fraaie zicht op het water en de rust die dit geeft. Het plaatsen van woonboten beperkt niet alleen ons woongenot, maar vermindert ook de waarde van onze panden.

5: Toename parkeerdruk:

Niet alleen komen er auto's en fietsen van de woonbootbewoners bij, waarschijnlijk moet ook een deel van onze parkeerplekken verdwijnen voor de steigers en toegangsplanken van de boten.

6: Toename geluidshinder:

We hebben nu al veel geluidshinder van het verkeer over de Mauritskade. Dit neemt alleen maar toe met extra woningen en dus meer "levendigheid" op het water, te meer doordat geluid op het water weerkaatst en blijft hangen tussen het Tropeninstituut en onze woonblokken.

7: Bootjes bewoners:

De kleine bootjes van buurtbewoners die er nu liggen zullen weg moeten.

Gaby Bierlee

Betreft: inspraakreactie op het concept-ontwerpbestemmingsplan 'Water'

Amsterdam, 16 juni 2011

Geacht dagelijks bestuur van stadsdeel Amsterdam Centrum,

Hoewel ik in principe een bestemmingsplan voor het gebruik van het openbare water in Amsterdam toejuich, heb ik toch enkele ernstige bezwaren tegen uw plan. **Grootste bezwaar: naar mijn mening getuigt het niet van een lange termijn visie en wordt er teveel uitgegaan van het handhaven van de status quo** Mijn gedetailleerde reactie spitst zich toe op de volgende onderwerpen: **wonen, logeren, vervoeren.**

Wonen op het water

Woonschepen horen bij Amsterdam en vormen een attractie voor veel bewoners en toeristen, maar dat betekent niet dat het openbare water verstikt moet worden door saaie, lelijke en vaak slecht onderhouden scheppingen die het historisch stadsbeeld (Werelderfgoed!) ontsieren. Uw conceptplan spaart waterbewoners, maar houdt niet of nauwelijks rekening met walbewoners. Sommige walbewoners, met name parterrebewoners zoals ik, kunnen al een halve eeuw geen water meer zien dankzij een overdaad aan op elkaar gepropte bungalows, vaak voorzien van illegale aan- en opbouwsels.

Zo wordt mijn eigen 'zichtlijn' (vinden uw ambtenaren kennelijk een mooi woord) op de Prinsengracht vanaf 1975 afgekapt door welhaast de lelijkste woonark van de stad, die alle wetten met voeten treedt. Uw ambtenaren gedogen die situatie al 35 jaar, van enige handhaving is geen sprake. Dit druist in tegen alle eerdere (concept)plannen van de laatste decennia (het uitdunnen van rakken, het creëren van een minimale afstand van 15 meter van historische bruggen, het weren van woonarken, verwijdering van aan- en opbouwsels die niet aan de wettelijke voorschriften voldoen et cetera). En dat is slechts één voorbeeld uit de vele honderden.

Toch kiest u voor het behoud van 762 ligplaatsen voor woonboten alsof dat een onbespreekbaar uitgangspunt zou zijn. Ter opfrissing van uw historisch besef: toen ik in 1970 aan de gracht kwam wonen lag er een aantal bescheiden woonarken ter leniging van de toenmalige woningnood. Veelal bij nacht en ontij waren ze de sluizen voorbijgeslopen en stelden ons voor voldongen feiten. De overheid greep niet in. Wel zegde het gemeentebestuur (stadsdelen bestonden nog niet) heldhaftig toe dat deze illegale woonschepen binnen 2 jaar zouden verdwijnen. Enfin, het vervolg is u bekend. Ze werden semilegaal en enkele jaren later legaal. Dit alles uit politieke overwegingen van enkele partijen die de stad bestuurden en nog steeds besturen. Voor de goede orde: ondanks onze ergernis leven wij walbewoners over het algemeen in goede harmonie met de waterbewoners. Leven en laten leven is nu eenmaal des Amsterdammer.

Dit alles in overweging nemende, vind ik het echter onaanvaardbaar dat uw 'visie' en ambities niet verder reiken dan het krampachtig willen behouden van 762 ligplaatsen en het creëren van een aantal nieuwe ligplaatsen op kwetsbare locaties (Geldersekade, Kattenburgergracht). Ook is de ooit afgesproken minimale afstand tot historische bruggen terloops gereduceerd van 15 meter naar 10 meter. Verder verbaast het mij dat er kennelijk geen of gebrekkig overleg is met de Centrale Stad en met andere stadsdelen. Want ook buiten uw 'plangebied' wordt het openbare water gebruikt en misbruikt voor woonfuncties. (Denk aan Weesperzijde en Amstel).

Natuurlijk is uitdunnen van de rakken na al die jaren van gedoogbeleid een uitermate lastige zaak. Maar als je - bijvoorbeeld - 20 woonarken per jaar uitkoopt tegen een marktwaarde van pakweg 300.000 euro (= 6 miljoen euro per jaar) , dan zou je in 20 jaar een halvering van het huidige aantal kunnen bereiken tegen een alleszins acceptabel budget. Met als resultaat dat het water aan de stad wordt teruggegeven voor het gebruik waarvoor het bedoeld is.

Logeren op het water

Volgens uw eigen cijfers liggen er op dit moment meer dan 60 illegale hotelboten in het water. Van enige handhaving (lees: verbod) is geen sprake. U wilt zelfs 43 hotelboten toestaan. Waarom? De Amsterdamse hotelcapaciteit wordt door serieuze marktpartijen enorm uitgebreid en op die illegale accommodaties zit niemand – walbewoners noch waterbewoners - te wachten, behalve de exploitanten en de categorie toeristen die daar zo graag wil logeren in woonboten. Logisch, wie zou niet willen logeren in het Canal Grande of in de Seine? Jammer, het kan gewoon niet.

Kortom, stoppen met die plannen. Als je de illegale hotelboten verbiedt en onder bestuursdwang verwijderd kan er bovendien op korte termijn sprake zijn van uitdunning! Juridisch ongetwijfeld een lastige zaak, maar het zou wel van visie getuigen als een verbod in het plan wordt opgenomen. Overigens zijn mij tal van boten bekend die slechts enkele weken per jaar als pied-à-terre worden gebruikt. Ook dat zou actief ontmoedigd moeten worden.

Vervoer over het water

De oorspronkelijke en opnieuw gewenste hoofdfunctie van het openbare water is het transporteren van personen en goederen. Althans in mijn visie. In onze tijd is dat transport grotendeels teruggebracht tot het vervoer van toeristen per rondvaartboot en museumboot. Daar is niets mis mee, het is een van de grote attracties en inkomstenbronnen van onze stad. Zelf ben ik echter van mening dat het water ook benut moet worden voor het vervoer van touringcartoeristen, waardoor de stad verlost wordt van die verstoppende, vervuilende en ontsierende toeristenbussen. Het is mij ook een raadsel waarom u vergunning hebt verleend aan een tweetal grote City-Tour bussen, die vaak halfleeg rondrijden, terwijl u zegt te streven naar vermindering van het aantal touringcars in de binnenstad.

Wat het zakelijke transport betreft: afgezien van een TNT-pakketboot is dat nog een onontgonnen gebied. Stimuleer de inzet van (elektrische) boten voor de bevoorrading van de talrijke horecabedrijven. Maar dan ook goed, niet op de halfslachtige wijze waarop het vrachttramproject om zeep is geholpen!

U beseft terdege dat efficiënt vervoer over het water de aanleg van steigers vergt. Die aanleg valt verkeerd bij een aantal binnenstadbewoners. Vooral bij waterbewoners, maar ook bij sommige walbewoners die louter uitgaan van eigenbelang. Het zou van lef getuigen als u die bezwaren op duidelijke wijze ontkracht. Amsterdam moet de naam 'Venetië van het Noorden' nu eindelijk gaan waarmaken en dat kost pijn en moeite.

In dit verband – maar helaas buiten de reikwijdte van uw concept-bestemmingsplan – speelt ook het recreatieve gebruik van het water een rol. Door de toegenomen welvaart beschikken meer dan duizend Amsterdammers over een bootje, soms ook een enorme sloep, pontonduwer, duikboot of afgedankt binnenvaartschip. Niets weerhoudt de eigenaren om daarmee de grachten te ontsieren en vervuilen. Het afmeren voor/naast de eigen of andermans pand/boot wordt door velen als een recht beschouwd, vaak wordt er letterlijk gevochten om een plek. Helaas ziet het er niet naar uit dat er op korte termijn iets aan die wildgroei en overlast gedaan kan worden. Maar je zou een begin kunnen maken door het ligtarief te verdrievoudigen. Het huidige tarief (vanaf zo'n 100 euro per jaar) is naar mijn mening veel te laag als je dat vergelijkt met wat bewoners voor hun parkeervergunning moeten betalen. De aanleg van meer steigers voor het 'beroepsvervoer' zal dan ook gepaard moeten gaan met strikte handhaving van een afmeerverbod voor individuele plezierboten. En ter herkenning van de recreatieboten zouden duidelijke kentekenplaten (langzij en achterop) ingevoerd moeten worden. Geen kentekenplaat? Wegslepen! Overlast? Bekeuren! Te hard varen? Inbeslagname! Bezoekende boten van buiten de stad (dus niet voorzien van een 'Amsterdams' kenteken) moeten bij de sluizen inchecken voor maximaal 3 dagen en daarvoor ter plekke afrekenen. Afmeting is daarbij een factor. Elektrische boten krijgen korting.

Een andere vorm van pleziervaart is de (al dan niet officiële) 'Party Boat', een fantastisch vehikel om van de stad te genieten. Helaas nemen ze sterk in aantal toe en worden ze nogal eens bemand door passagiers die luidruchtig feestvieren met alcoholische versnaperingen en elektrisch versterkte muziek. Deze feestschepen maken vaak tot ver na middernacht de grachten onveilig. Vooral woonbootbewoners hebben hier last van, mede door de hekgolven. Ik neem aan dat voor de exploitatie van dergelijke commerciële schepen (van Party Boat tot waterfiets) een vergunningstelsel bestaat, maar regulering c.q. limitering lijkt mij onontkoombaar. Amsterdam moet geen 24/7 pretpark worden.

Voor alle duidelijkheid: ongebreidelde overheidscontrole is mij een gruwel, maar duidelijke regels en consequente handhaving daarvan is voor een geslaagde implementatie van uw bestemmingsplan beslist nodig.

Geef Amsterdam z'n water terug!

Victor Smit

Onderwerp: Gedetailleerde plankarten

t.a.v. Nico Karsijns.

Beste Nico,

Voor ik op vakantie ging hebben wij telefonische contact gehad over het niet kloppen van de plankarten, met name nummer 1.

Jou advies was dat ik per email moet reageren.

Ik hoop dat jij het naar de juiste persoon weet te brengen.

Het gaat om plankart nummer 1.

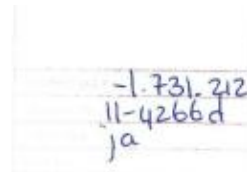
Aan de zijkant van huisnummer 2, op het Prinseneiland in de Eilansgracht, staat vermeld dat daar geen boten liggen.

Nou, die liggen er wel, tegen de brug, en wel liefs 2 naast elkaar, en nog veel kleine bootjes daar omheen.

Hopenlijk kan ik daar duidelijkheid in krijgen.

Met vriendelijke groet van,
Erna Reijmers

Inspraakreactie Bestemmingsplan Water
 t.a.v. Dhr. N. Karsijns (stadsdeel@centrum.amsterdam.nl)
 20 juni 2011



LS.

Naar aanleiding van de inspraakavond van 15-6-2011 in de beurs van Berlage met betrekking tot het Bestemmingsplan Water treft u navolgend mijn reactie aan.

Achter het pand "De Paerl", gelegen aan de Wittenburgergracht (Nrs. 5 t/m 71) is in de Kattenburgervaart een steiger geprojecteerd. Deze steiger, op kaart 7 in het plan, is aangeduid met de code (ste) hetgeen volgens de begrippen, punt 1.52. betekent: *"Boven het water aangebrachte of op het water drijvende constructie, waarop gelopen kan worden, niet zijnde een aanlegsteiger"*. Een aanlegsteiger is volgens de begrippen, punt 1.9. in het plan: *"Boven het water aangebrachte, of drijvende constructie, voor het afmeren van een boot, waarna over de steiger naar de wal kan worden gelopen"*. Hieruit zou de conclusie getrokken kunnen worden dat aan de betreffende steiger geen boten meer afgemeerd mogen worden.

Het betreft hier een steiger die behoort bij het pand "De Paerl" en die alleen via het pand voor de bewoners toegankelijk is. Deze steiger is na de renovatie van het pand in de tachtiger jaren aangelegd en de appartementen zijn verkocht met de toelichting dat het pand over een eigen aanlegsteiger beschikte voor pleziervaartuigen. Sinds de renovatie (ca. 25 jaar geleden) liggen er dan ook pleziervaartuigen van de bewoners in "piano ligging" afgemeerd. Het moge duidelijk zijn dat ca. 25 jaar geleden een steiger een aanlegplaats voor schepen was, zoals ook uit het woordenboek van Van Dale uit de tijd blijkt. Een (her)definiëring van begrippen in het huidige plan op een wijze die zou impliceren dat ook de bestaande gebruiksfunctie na ca. 25 jaar verandert is incorrect en daar maak ik dan ook ernstig bezwaar tegen. De betreffende steiger heeft als functie om pleziervaartuigen van de bewoners aan af te meren en deze functie dient gehandhaafd te blijven!

Dit betekent tevens dat in verband met de pianoligging en de aan- en afvaart mogelijkheden van de boten er geen mogelijkheid is om in het plan ruimte voor woonbootligging pal achter deze steiger toe te wijzen zoals dat nu het geval is.

In het algemeen maak ik bezwaar tegen de plannen om ligging van woonboten in de Kattenburgervaart mogelijk te maken. Veel bezwaren waaronder geluidsoverlast, aantasting van privacy van de huidige omwonenden en vervuiling van de Kattenburgervaart, zijn reeds meerdere malen geuit. Ik behoud mij het recht voor in eventuele toekomstige procedures op bezwaren terug te komen.

Eén bezwaar wil ik hier nog expliciet noemen, namelijk de vervuiling van de vaart met ondermeer faecaliën.

Weliswaar is er een verplichting voor woonboten om op het riool aan te sluiten maar in verband met de daarmee samenhangende kosten voor woonbootbewoners en/of gemeente is de praktijk in Amsterdam aantoonbaar een andere. Van handhaving van deze verplichting is nauwelijks sprake en zal naar verwachting met het oog op allerlei bezuinigingen in de toekomst ook geen sprake zijn.

De Kattenburgervaart is door zijn ligging een vaart met nagenoeg stilstaand water waardoor hij uiterst gevoelig is voor vervuiling wat hem mede ongeschikt maakt voor woonboten, hetgeen zoals bij u bekend door WaterNet in sterke mate wordt beaamd.

Realisatie van de plannen betekent letterlijk het realiseren van een "ziekmakende" situatie in en rondom de Kattenburgervaart.

L.H. Sperling-Huster

Onderwerp: concept ontwerp bestemmingsplan water

Geachte heer Karsijns,

Namens Schepen Binnenstad Amsterdam (SBA) doe ik u hierbij ons commentaar toekomen. Korthedshalve wordt tevens verwezen naar hetgeen Paul Spoek van het Amsterdams Boten Comité (ABC) reeds heeft ingebracht.

Op de inspraakavond van 15 juni 2011 is mondeling al het een en ander ten aanzien van met name de opstapvoorzieningen ingebracht. Wel wil het SBA nogmaals herhalen dat met betrekking tot het bestemmen van plekken tot opstapplaatsen er naar het zich laat aanzien geen rekening is gehouden met het geluid dat zich via het water voortplant. In een woonboot veroorzaakt de boegschroef etc geluidsoverlast. Dat geluid is buiten niet of veel minder te horen. Geluidsmetingen en normen vormen een heikel punt aangezien ten aanzien van woonboten geen specifieke normen bestaan. Er zal dus door het bestuur een eigen normensystematiek worden ontwikkeld. Tevens wil het SBA wijzen op de reeds bestaande opstapplaats bij de Nieuwe Lutherse Kerk. De naastliggende woonark wordt veelvuldig geraakt, zoals reeds bij een eerste aanblik valt vast te stellen. De looprand is er vanaf gevaren, de reling is krom etc. Wil een opstapplaats niet tot voortdurende schade aan de naast liggende schepen leiden, dan zal er veel meer ruimte moeten worden gecreëerd en dus meer schepen worden verwijderd.

Specifiek wil het SBA de aandacht vestigen op (de wijziging van de afmetingen van?) de aanlegsteiger in de Nieuwe Vaart, naast ligplaats Oostenburgergracht 36 (bijlage). Momenteel staat daar een kleine steiger in het bestemmingsplan (afmeting ongeveer 4x3meter – zie bijgesloten screenshot van de plankaart Oostelijk eilanden van de gemeente). In het concept-bestemmingsplan Water dat nu voor ligt lijkt deze steiger te worden uitgebreid tot ongeveer 4 keer de huidige afmeting, althans het water ter plaatse

zodanig te worden bestemd dat ook rondvaartboten kunnen afmeren. De bezwaren daartegen zijn de volgende:

- 1) De locatie is niet geschikt om rondvaartboten af te meren, gezien de smalle doorvaart onder de aanpalende spoorbrug. Gebrekkig zicht en weinig uitwijkruimte vanwege de middenpijler van de brug zorgen voor gevaarlijke situaties. Zeker in de avonduren.
- 2) De afmeting van de geplande steiger/watervlak leidt er toe dat de punt ervan op minder dan 5 meter van de naastgelegen woonboot komt. Aan- en afmerende (rondvaart)boten zorgen in dat geval voor onaanvaardbare geluidsniveaus in de woonboot ten gevolge van het geluid van de scheepsschroeven en motoren.
- 3) De huidige kleine steiger zorgt nu ook al regelmatig voor geluidsoverlast van aanmerende pleziervaart en verblijvende daklozen/alcoholisten. Het vergroten van de steiger zal tot nog meer geluidsoverlast leiden, omdat er dan ruimte zal zijn voor meer bootjes. Bovendien verdwijnt door de grotere afmetingen van de steiger de huidige afstand tot omwonenden. Zij zullen er meer hinder van ondervinden. Handhaving van zich voordoende overlast is nauwelijks mogelijk. De belangen van de omwonenden dient zwaarder te wegen dan bij een verder gebruiksvriendelijk voor (rondvaart)boten maken van de steiger. Temeer gelet op het hieronder onder 4 genoemde.
- 4) Het vergroten van deze steiger/watervlak is ook niet nodig. 20 meter verder – aan de andere kant van de Dageraadsbrug – is al een steiger voor rondvaartboten aanwezig (bij de molen De Gooyer). Deze wordt nu nog nauwelijks door rondvaartboten gebruikt. Deze steiger staat ook in het concept-bestemmingsplan getekend.

Wat direct opvalt bij het doornemen van de Regels, is dat hoewel het bestemmingsplan toch het water betreft en hetgeen daarop/in ligt dan wel daar mee te maken heeft, de terminologie op bouwwerken is gericht. Nu zal het opnemen van sommige definities kunnen worden geschaard onder het motto 'beter mee dan om verlegen', maar het bevestigt toch wel de sterke indruk dat er met wal-ogen naar wateraangelegenheden wordt gekeken.

Ik maak u er op attent dat er in het afgelopen jaar nogal wat rechtspraak van de Hoge Raad en de Afdeling is verschenen over het onderwerp of een schip roeren/onroerend is (HR), of een bouwwerk (ABRvS) is. Deze rechtspraak zal u bekend zijn maar ik zie ter zake geen standpunt in het bestemmingsplan. Het lijkt ons toch uit te maken of een woonboot als bouwwerk wordt gezien of niet omdat de toepasselijke regelgeving dan ook verandert.

Onder 1.59 is de definitie van een woonboot opgenomen. Ons inziens is dit een onduidelijke definitie. Immers letterlijk gelezen staat er dat een woonboot een vaartuig is, en dat een vaartuig een boot of een schip is en dat het enig onderscheidende criterium het al dan niet bestaan van hoogteverschillen in de opbouw is. Het verdient aanbeveling indien de VOB en het bestemmingsplan dezelfde terminologie hanteert.

Ten aanzien van het aanduidingsvlak is het de vraag is echter wat beoogd wordt te worden bereikt. Er is een aantal belangen dat om voorrang strijdt: doorvaartprofiel, zicht op het water, deugdelijk afmeren etc. Het standpunt van SBA is dat zolang het doorvaartprofiel niet in gevaar komt, het juist in het belang van de doelstelling 'zicht op het water' is indien het mogelijk blijft om twee meter uit de kant te liggen. Enig water tussen boot en wal maakt juist dat het allemaal wat minder 'massief' wordt en het nautisch karakter van de combinatie van wal, boot en water wordt geaccentueerd. Bijkomend voordeel is dat vuil dat tussen de boot en de wal ligt, bij het spuien vele malen gemakkelijker wordt weggespoeld dan indien er slechts een smalle tot in het geheel geen strook water tussen boot en wal bestaat.

In de Regels is onder paragraaf 4.5 de mogelijkheid opgenomen om af te wijken van de gebruiksregels. Er is op dit punt geen rechtstreekse relatie gelegd met de VOB, de Bootrichtlijnen, vervangingsregels,

doorvaartprofielen en aspecten van waterhuishouding. Al deze zaken houden echter wel rechtstreeks verband met elkaar en aangezien eventuele strijd met het bestemmingsplan uiteindelijk bepalend is of een vergunning tot vervanging en verbouwing wordt afgegeven, dient in kaart te worden gebracht hoe al deze regels inwerken op de specifieke mogelijkheden ter plaatse. Immers, het gevolg kan zijn dat een bepaalde ligplaats defacto onder uitsterfbeleid komt te vallen en er dus op termijn een alternatief moet worden gevonden.

Verder merkt het SBA op dat het, zoals in de startnotitie verwoord, niet goed begrijpelijk is dat een verbouwing van de woonboot, die immers geen wijziging in de afmetingen van de woonboot noch in de plaats teweeg brengt, ertoe zou moeten leiden dat voortaan tegen de wal moet worden afgemeerd. Hetzelfde geldt voor de walmuurrenovatie. De afmeervoorzieningen zijn in menig geval niet meer een touw en een simpele houten afhouder, maar een kostbaar systeem dat geheel vervangen moeten worden indien korter aan de wal moet worden afgemeerd. In dit verband is de rioolaansluiting met name van belang aangezien deze een minimale afstand tot de kadewand vereist. Ook met dat belang moet rekening worden gehouden. Bij de walmuurrenovatie kan nog worden aangetekend dat het merkwaardig is dat het overgangsrecht/de overgangsregeling/het uitsterfbeleid blijkbaar niet afhangt van een actie van de woonbootbewoner, maar van het stadsdeelbestuur terwijl in de fysieke situatie overigens niets verandert. De walmuur blijft ten slotte op dezelfde plek. Samenvattend: dichter aan de wal afmeren is alleen in geval van nautische bezwaren noodzakelijk, waaronder het doorvaartprofiel, en kan alleen dan worden verplicht. In alle andere gevallen is het niet nodig en is het evenmin een onderwerp dat in een bestemmingsplan moet worden geregeld.

Tot slot is het het SBA bekend dat er plannen zijn voor een boulevard langs de Nieuwe Vaart. Die plannen zijn nog niet verwerkt in dit bestemmingsplan hetgeen toch wel aan de orde zou zijn aangezien dit anders zou betekenen dat bewoners na dit bestemmingsplan weer 'aan de bak moeten'. Het bestuur dient zich er van bewust te zijn dat de lasten van haar plannenmakerij ook voor de burger zo beperkt mogelijk moeten worden gehouden.

Ik zie uw reactie gaarne tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Matthijs Vermaat

Onderwerp: Gedetailleerde plankarten

t.a.v. Nico Karsijns.

Beste Nico,

Voor ik op vakantie ging hebben wij telefonische contact gehad over het niet kloppen van de plankarten, met name nummer 1.

Jou advies was dat ik per email moet reageren.

Ik hoop dat jij het naar de juiste persoon weet te brengen.

Het gaat om plankart nummer 1.

Aan de zijkant van huisnummer 2, op het Prinseneiland in de Eilansgracht, staat vermeld dat daar geen boten liggen.

Nou, die liggen er wel, tegen de brug, en wel liefs 2 naast elkaar, en nog veel kleine bootjes daar omheen.

Hopenlijk kan ik daar duidelijkheid in krijgen.

Met vriendelijke groet van,
Erna Reijmers

Mijn Naam is Jochem Bakker en ik spreek hier vandaag namens de leden van de vereniging Waterwonen en Toerisme.

Wat voor ons in dit bestemmingsplan heel duidelijk is, is dat er niet zozeer is gekeken naar wat het stadsdeelbestuur niet wil dat er op het water gebeurd, maar dat objectief is gekeken wat er op het water werkelijk gebeurd en wat de mogelijkheden en knelpunten zijn. Er is gezocht naar een manier om de grote diversiteit van het Amsterdamse watergebruik vorm te geven op democratische wijze. Onze complimenten hiervoor.

Dezelfde mogelijkheden die in de rest van de stad gelden gelden ook op het water van de stad. Dit plan laat zien dat het water in Amsterdam niet zelfstandig is, het is een intrinsiek onderdeel van de stad met veel facetten.

De plannen om bewoners van woonboten de mogelijkheid te geven met boot en al te verhuizen vinden we leuk, het opent zeker mogelijkheden. Uiteraard zijn wij blij dat er in dit plan ruimte is opgenomen om toeristen zelfstandig op woonboten te laten verblijven. Dit is waar onze vereniging zich sterk voor maakt.

Gezien de enorme bezuiniging die er aan komt richting het Nederlands Bureau voor Toerisme, is het van groot belang dat de eigenaren van verhuurde woonboten hun verantwoordelijkheid kunnen blijven nemen voor wat betreft hun bijdrage aan de PR van onze stad. Dat doen zij onder andere door professionele fotografen in te zetten, die foto's van de grachten met woonboten maken die in de meeste geromeerde tijdschriften in het buitenland worden gepubliceerd. Ook door journalisten gratis onderdak te bieden tijdens hun verblijf in Amsterdam. Wij doen dit met veel plezier vanuit onze trots op onze woonboten en Amsterdam.

Wij vragen het Dagelijks Bestuur met klem verder betrokken te worden bij de uitwerking van de plannen met betrekking tot de verhuur. Wij denken een goede input te kunnen geven, daar waar het de veiligheid van de boten betreft, en hebben een visie op onderwerpen zoals locatie en overlast.

Wij danken u voor uw aandacht.

Jochem Bakker,

Namens de Vereniging Waterwonen en Toerisme

Stadsdeel Centrum	
Datum	15-06-2011
Taken	
Naam	Jochem Bakker

Amsterdam, 10 juni-2011

M.A.J.M. de Gruyter

Herengracht 263

1016 BJ Amsterdam

Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Centrum

Amstel 1

Postbus 202

1000 AE Amsterdam

Betreft: Bestemmingsplan Water

cc nr:	15-06-2011
Reg. nr:	
Ref. ambt:	Projecten BW
Kopie naar:	
archiefcode:	-1-731.212
classificatie nr.:	11-4266d
ontv. bez:	ja
sleutel:	

Geacht Bestuur,

Als aanvulling op het voorstel "Bestemmingsplan water", vraag uw bijzondere aandacht voor de grotere Historische Vaartuigen in onze binnenstad. (zijnde niet woonschepen en langer dan 12 meter)

In het verleden moest voor deze vaartuigen een bijzondere ontheffing worden verleend i.v.m. het mogen aanmeren in de binnenstad.

Criteria hiervoor waren ondermeer dat het vaartuig tenminste 50 jaar oud moest zijn en een duidelijke historische toegevoegde waarde diende te hebben in het historische aanblik en toenmalig maritieme leven van de binnenstad.

Door de toename van het aantal kleine schepjes dat ligt afgemeerd aan de grachtenkaden komen deze historische schepen vaak in de knel als het gaat om het afmeren daarvan.

Soms kan in het geheel de oorspronkelijke ligplaats niet meer worden verkregen en is men genoodzaakt buiten het centrum ergens af te meren.

Het betreft hier een slechts een twintigtal vaartuigen (meest sleepbootjes van het type "Amsterdammer") waarvan de meeste als varende monument staan geregistreerd, en voldoen aan de bovengestelde criteria.

Belangenverenigingen zoals FONV (federatie oud-nederlandse vaartuigen), juichen dit initiatief van harte toe mede het feit dat de lig capaciteit in huidige Museumhaven beperkt is.

Ik verzoek het stadsbestuur in haar nota mee te nemen, een bijzondere regeling waaraan deze schepen een vaste ligplaats krijgt toegewezen en in de meeste gevallen zal het ook de ligplaats betreffen die thans wordt gebruikt.

Hoogachtend,



M. de Gruyter



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Stadsdeel Centrum
15-06-2011
Projecten BW
-1.731.212
11-4266 d
ja

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: Frank Schiltmeyer

Adres: Kottew burgerhof 43

Telefoonnummer:

E-mailadres: f.schiltmeyer@gmail.com

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Waarom wordt er niet gekozen voor "verduunning"? De gemeente koopt ook huizen 1012.

Waarom kopen ze geen ligplaatsen en laden "plekken" verdwynen of creëren zo "nieuwe" plekken.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

15-06-2011	
Projecten BW	
11-731212	
11-4266 de	
ja	

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wilt reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Daniel Mulder Houwer

Adres: Alexanderkade 15 HS

Telefoonnummer: 06 2460 1877

E-mailadres: daniel@dmhcompany.nl

Namens: bezu

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

zie bijlage. DD

Had het merendeel wille uitbrengen
naar was bang dat het
verlozen zou gaan in het
geweld.

De Alexanderkade, een bijzondere plek in hartje van Amsterdam

"Leuk, leven in de brouwerij", zei mijn schoonzusje toen ik haar vertelde van het plan om mogelijk woonboten aan de Alexanderkade te leggen. Ik moest glimlachen, zo kun je het ook zien, dacht ik.

"Boehoehoe...!" zeiden mijn dochters van zeven en vier jaar oud in koor.
 "Dan kunnen we het water niet meer zien en kunnen we niet meer vissen".

Om jullie een idee te geven waarom mijn vrouw en ik indertijd voor de Alexanderkade kozen, volgt hier een stukje uit de advertentie voor ons huis. De kop luidt: LICHT en RUIMTE aan het WATER.
 Deze sfeervolle dubbele benedenwoning aan het water van de Singelgracht is beslist een kijkje waard! De relatief brede maatvoering en oriëntatie op het zuiden maken dit appartement zonnig en licht. Het prachtige uitzicht op de brede gracht en het Tropenmuseum versterken het gevoel van ruimte. Pal achter Artis, gelegen aan een kade met uitsluitend bestemmingsverkeer, biedt het appartement een oase van rust en toch alle gezelligheid van de stad om de hoek. Tot zover de advertentie.

In deze relatieve geborgenheid wordt met veel plezier door jong en oud geborreld, gespeeld, gevist, de vogels gevoerd, geparkeerd, huisdieren uitgelaten kortom geleefd. Met name *het licht, de ruimte, de rust en het water* maken dat wij, en met ons veel van onze kade- en buurtgenoten, hier met zoveel plezier wonen. Het zijn juist deze publieke plekjes die de stad leefbaar houden. Ik stond er nooit zo bij stil waarom de toeristen vanuit de rondvaartboten zo massaal foto's maken van dit stukje kade. Ik begin me nu te beseffen dat het één van de weinige plekken is in Amsterdam, waar je 19^{de} eeuwse panden nog in vol ornaat kunt bewonderen.

Bij dergelijke voorstellen is de eerste reactie vaak. "Hier, nee, niet hier. Verderop daar achter die brug daar kunnen ze prima liggen". Hoewel ik die neiging herken, probeer ik daar uit te blijven. Ik beseef dat we in een dynamische stad leven en wil, zo mogelijk ook in onze wijk, ons steentje bijdragen aan oplossingen die de stad ten goede komen. Als het dan echt moet, denk ik dan in een poging constructief mee te denken, waarom dan niet aan de overkant. Dan dragen we als buurt bij aan een mogelijke oplossing en spaar je het bijzondere karakter van de kade nog enigszins.

Hmmm..., bij nader inzien een goed bedoelde noodgreep waarvan je je serieus moet afvragen of je dat moet willen. Het staat in ieder geval haaks op de visie zoals verwoord in de NOTA RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN SINGELGRACHTZONE 2003. Daarin is het plan nog om het Tropenmuseum ook aan de voorzijde een parkachtige inrichting te geven. Zodanig dat het museum zich manifesteert als gebouw in het



Oosterpark. Dat klinkt en oogt een stuk beter en getuigt in ieder geval van meer visie. Voor ons vormt de overkant nu onze groenvoorziening, waar mijn kinderen vanaf onze vensterbank de ganzen bewonderen en af en toe onder luid gejuich een rat "spotten".

Zie deze bijdrage als een poging om jullie een beeld te geven van het bijzondere karakter van "onze" kade alsmede een vurig pleidooi om haar te behouden en toch constructief mee te denken. Het is iets wat mij als betrokken Amsterdammer aan het hart gaat en waar ik mij ook bij eventuele volgende rondes voor zal inzetten.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Stadsdeel Centrum
datum: 15-06-2011
Rekening:
Betreft ambtfield:
Projecten BW
Kopie stuur:
archiecode: -1.731.212
dossier nr: 11-4266 al
ontv. bez:
afgch:

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Annelies Groot

Adres: Jan Witheijnsstraat 32

Telefoonnummer: 020 - 6257050

E-mailadres: anneliesgroot@hotmail.nl

Namens: mijzelf

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

- Woonboten in de kattenburgerwaart vind ik een slecht idee omdat
- de afstand tussen de boten en de woningen op Wittenburg minder dan 3 meter bedraagt. Het betreft de kopse kant van de dwarsstraten op Wittenburg, waar ook ramen zitten. Voor niemand privacy, niet voor de woningen, niet voor de woonboten!
 - Er is dan bijna geen water meer over. Is hier het zicht op het water niet belangrijk?
 - De kade langs het Stork terrein en



de ~~ingebouwde~~ ingebouwde zijde van de Dijksgroen bieden voldoende alternatief en is veel leuker voor woonbootbewoners. Meer ruimte en vrijheid aan de wal!

- In een stille buurt als tussen kattenburg en Wittenburg is geluidsoverlast veel ernstiger dan in een drukke buurt.
- De plezierbootjes van de bewoners hebben dan geen plek meer.

Aan: Stadsdeel Centrum

Onderwerp: Aanvulling op brief d.d. 15 juni 2011 betr. ontwerp bestemmingsplan Water.

Deze mail is ter attentie van dhr. Nico Karsijns/afdeling Projecten van de sector Bouwen en Wonen.

Ter illustratie van mijn brief van 15 juni 2011 waarin ik motiveer, waarom de Kattenburgervaart geen goede locatie is voor woonboten, stuur ik hierbij enige foto's ter illustratie.

- 1 en 2: Uitzicht vanuit de keuken van een woning op 1-hoog aan de kop van de Jan Witheijnstraat.
- 3 en 4: Uitzicht vanuit de woonkamer van dezelfde woning.
Voor woonbootbewoners lijkt het me heel onprettig, dat de walbewoners vanaf 4 verdiepingen (incl. de begane grond)
alles kunnen zien wat ze doen.
Je woont op een boot, omdat je vrijheid wilt, niet constant bespied!
- 5 t/m 9 : Een prima alternatief: langs de kaden van het Stork terrein, zowel in de Wittenburger- als de Oostenburgervaart.
Dit terrein is aangekocht door Stadgenoot, die er ook woningen heeft gepland. Er is dus een gedeeltelijke woonbestemming voor dit gebied.
Er is volop ruimte en vrijheid voor de woonbootbewoners, en het water is er breed, zodat er volop zicht op het water overblijft.
En geen gedoe onder te kleine bruggetjes door, er kunnen echte schepen liggen, die kunnen gaan varen, wanneer zij maar willen.
Wat wil je nog meer?

Met vriendelijke groet,

Annelies Groot

Stadsdeel Centrum
d.d. in 29/06/2011
Regio:
Ech. antw. veld:
Projecten BW

Inspraak 15 juni 2011 Bestemmingsplan Water

Drie veronderstellingen:

1. Zowel boot- als walbewoners willen water zien
2. Zowel boot- als walbewoners hechten zich aan hun woonplek binnen de binnenstad
3. Van belang is: Wat was er eerst?

Toelichting:

Mijn ervaring is dat als er ergens al boten lagen, voordat men daar aan de wal ging wonen, de nieuwe walbewoners geen moeite hebben met de reeds aanwezige woonboten.

Tevens is mijn ervaring dat walbewoners, die een plek met zicht op het water hebben, dit zicht ook willen behouden. Vaak bepaalde de afwezigheid van woonboten de keuze van hun plek

Consequentie van deze aannames is, dat de overheid bijzonder voorzichtig moet zijn met het verplaatsen van woonboten.

Bovendien: waarheen?

Zijn de bewoners van de Oostelijke eilanden wel op de hoogte van wat hun te wachten staat voor hun deur? Zijn zij persoonlijk geïnformeerd? Of worden ze domweg geacht alle nota's en stadsdeelnieuwsen gelezen te hebben? Zo niet, "jammer dan, u bent te laat"?

Zonder persoonlijke informatie kunt u mijns inziens dit plan niet doorzetten!

Wat dan wel?

Er is een simpele manier om hetzelfde doel: versterking van de relatie met het water, te bereiken.

U kunt ruimte creëren door **woonboten die te koop staan op te kopen** tegen een redelijke prijs. Als met name de lelijke arken worden opgekocht en verwijderd, ontstaat er ruimte. Deze ruimte kan op de gewenste plek komen als de overige woonboten (slechts) een beetje opschuiven.

Nadeel: het kost iets, maar vergeleken met de Wallen valt het wel mee. Waarschijnlijk kost het ook minder gedoe, dus minder ambtenaren.

Voordeel: Rust bij alle bewoners!

Tenslotte:

Is het niet van de zotte om hotelboten te faciliteren?

Woonboten kwamen vanwege de woningnood, niet om ze te exploiteren als hotel. Willen we minder woonboten op bepaalde plekken, kies dan voor het beëindigen van de hotelfunctie.

NB In nader overleg wordt een notitie van de Werkgroep Water van het Wijkcentrum d'Oude Stadt voorbereid.

E.A. Willems-Lantinga

[illegible]

Amsterdam, 5 juni 2011

Bezwaren tegen woonboten aan de Alexanderkade:

1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Als wij als bewoners iets willen veranderen aan de panden of buitenruimte krijgen we nauwelijks toestemming, vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. Woonboten aan de Alexanderkade zullen het beschermd stadsgezicht aantasten.

2: Privatisering openbare ruimte:

Openbare ruimte (delen van water en kade) wordt met de plaatsing van woonboten privédomein, terwijl deze stukken stad van ons allemaal zijn.

3: Uitzicht en privacy:

Het vrije zicht over het water en het gevoel van privacy van de bewoners verdwijnt door deze 'muur' van woonboten (mogelijk 2 verdiepingen hoog!). Woonbootbewoners nemen vaak een deel van de walkant in gebruik (voortuin, berging, schuur) met mogelijk hekken of schuttingen eromheen. Ook zijn woonboten op betonnen bakken lang niet altijd even fraai.

4: Waardevermindering van onze panden:

Wij zijn hier komen wonen o.a. vanwege het fraaie zicht op het water en de rust die dit geeft. Het plaatsen van woonboten beperkt niet alleen ons woongenot, maar vermindert ook de waarde van onze panden.

5: Toename parkeerdruk:

Niet alleen komen er auto's en fietsen van de woonbootbewoners bij, waarschijnlijk moet ook een deel van onze parkeerplekken verdwijnen voor de steigers en toegangsplanken van de boten.

6: Toename geluidshinder:

We hebben nu al veel geluidshinder van het verkeer over de Mauritskade. Dit neemt alleen maar toe met extra woningen en dus meer "levendigheid" op het water, te meer doordat geluid op het water weerkaatst en blijft hangen tussen het Tropeninstituut en onze woonblokken.

7: Bootjes bewoners:

De kleine bootjes van buurtbewoners die er nu liggen zullen weg moeten.

Kortom: het huidige woon- en leefklimaat van de buurt wordt aangetast, want het verliest zijn open karakter naar het water met deze plannen van de gemeente.

Deze lijst is door velen buurtbewoners ondertekend en overhandigd aan de gemeente.

Stellingen bij de 3 toegevoegde bijlagen (volgende pagina's):

Stelling 1:

De eerste drie woonblokken van de Alexanderkade vallen onder beschermd stadsgezicht, d.w.z. de gevels zijn waardevol voor de stad Amsterdam.

Stelling 2:

Alle toevoegingen, waaronder ook boten die boven de kade uitsteken, doen afbreuk aan de kwaliteit en de historische waarde van de gevels, in dit beschermd stadsgezicht.

Stelling 3:

Deze negatieve invloed op het stadsbeeld kan nooit de bedoeling zijn. Laten we leren van de fouten uit het verleden, door deze mooie grachtenwand niet aan te tasten.

Stelling 4:

Er is voldoende plek, elders op het water, in niet gekwalificeerde of beschermde stadsgezicht gebieden, om woonboten te situeren. Te allen tijde zijn er oplossingen te vinden.

**Deze stellingen zijn geponeerd door
ir. Iva König, Alexanderkade 12-2, Amsterdam (ivakoenig@gmail.com)**

Stadsdeel Centrum
dd. 15-06-2011
Reg.nr:
Beh. ambt/td:
Projecten BW
Kopie naar:

Onderwerp: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

onderwerp: Eventuele plannen voor ligplaatsen woonboten aan de alexanderkade

Geachte heer Karsijns,

15 juni j.l hebben vele buurtbewoners van de Alexanderkade (waaronder ook ondergetekende) de inspraakavond bezocht. Wij hebben daar duidelijk te kennen gegeven waarom we dit plan niet zien zitten. Deze mening werd nog eens versterkt door de brief met argumenten, die door ruim 100 mensen ondertekend is. Ook hebben deze en gene mondeling dan wel schriftelijk een inspraakreactie gegeven. Er van uit gaande dat U van dit alles op de hoogte bent, zou ik graag middels dit schrijven, nog een aanvulling willen nasturen.

A: inventarisatie ligplaatsen:

Ik heb een inventarisatie gemaakt van het centrum van Amsterdam. de plaatsen waar nu al woonboten/schepen/arken liggen heb ik rood gemarkeerd. (bijlage 01) de plaatsen waar nu niets ligt heb ik blauw gemarkeerd (bijlage 02). beide onderwerpen rood+blauw zijn nog een keer samengevoegd (in bijlage 03).

B: verspreiding in het eigen district "de grachtengordel":

Wat tijdens de inspraakavond aan de orde kwam is: "wat zijn eigenlijk de criteria van eventuele nieuwe ligplaatsen?" Mevrouw van Pinxteren reageerde hier heel open op en zei ons het antwoord schuldig te moeten blijven. Ze zou het verder uitzoeken. In de bijgevoegde kaarten kunt U zien dat er inderdaad, zoals we weten, op een aantal plekken een hele hoge concentratie woonboten is. Maar met dit totaal overzicht heb ik willen illustreren, dat er binnen de grachtengordel ook nog heel veel lege, niet benutte, plekken zijn. Wellicht zijn niet alle blauwe indicaties voor lege plekken inzetbaar voor herhuisvesting van woonbootbewoners. Toch zou ik heel graag de aandacht willen vestigen op het vinden van nieuwe plekken binnen de grachtengordel, ze lijken royaal aanwezig. Het heeft ook voordelen om het in het eigen deelgebied "de grachtengordel" op te lossen. Zo kunnen de bootbewoners een gelijkwaardige nieuwe plek krijgen binnen de authentieke grachtengordel.

(Ik zou het ook kunnen vergelijken met een parkeervergunning: als ik een vergunning heb aan de Alexanderkade kan ik niet zomaar op de Keizersgracht parkeren. Voor de woonboten zou je de verspreiding dus ook in het eigen rayon kunnen proberen te vinden.)

C: verspreiding in waterrijke gebieden:

Tijdens de inspraakavond is ook gesuggereerd om over de grens van het deelgebied centrum te denken. Ook hier is positief op gereageerd door mevrouw van Pinxteren. Ik zou de gemeente graag willen aanmoedigen om naast de genoemde "dijkgracht", ook aan nieuwe, in ontwikkeling zijnde, gebieden te denken: bv waterbuurt west, ijburch, westerdokselaand, "wonen en werken aan de ij-oeveren". Of aan oevers van het oostelijk havengebied (bv Knsm-eiland, borneo, spoorenburg, java), het gaat hier vaak om zeer wijde profielen met maar aan één kant bebouwing, of met hoog opgetilde woonblokken, of werkfuncties.

D: Koninklijk instituut voor de tropen:

Gezien de grote investering aan de Mauritskade voor de bijzondere groene structuur aan de Singelgracht, gezien de monumentenstatus van KIT, gezien het beschermde stadsgezicht van de Alexanderkade met haar prachtige weerspiegelingen (maar met bijbehorende strenge plichten voor de bewoners), zou het toch erg zonde zijn om dit serene beeld te "verrommelen". Bijlage 04 onderstreept de bijzondere architectonische waarde en het historische karakter van het KIT.

Rest mij nog Bijlage 05 toe te lichten: artikel in het parool 16-06-2011, nav de inspraakavond, ter info.

Met vriendelijke groeten,

Iva König, Alexanderkade 12-2, 1018 ck Amsterdam



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Stadsdeel Centrum
15-06-2011
Beh. nummer
Projecten BW
Kopie naar:
archiefcode: -1.731.212
doosnummer: 11-4266 d
ontv. tuss:
afgicht: ja

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: *D. Begues - H.v.H.*
 Adres: *Prinsengracht 349*
 Telefoonnummer: *420 6320*
 E-mailadres: *d.begues@planet.nl*
 Namens: *Stichting Begues van Heemstede*

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

*de waterboten opereren op dit moment
 illegaal.
 Het is nu een schip van hout en het is
 gelopen langs de water van de gracht
 een veld aanleiding hiervan.
 Het lopen water veld van veld of een
 veld veld.*



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

13.06.15-06-2011
Projecten BW
Projecten BW
1.131.212
11-4266 d
ja

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: J. Paulman
 Adres: Prinsengracht 141N
 Telefoonnummer: 0651612412
 E-mailadres: Harrold.Paulman.com
 Namens: "Sterker voor je duiz"

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Het concept ontwerp bestemmingsplan
geeft vele kansen bij die leden
in welke manier men kan
scherpere reageren.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Stadsdeel Centrum
datum: 15-06-2011
Project:
Beh. amb./adv.:
Projecten BW
Project naam:
Projectleider:
Project nr.:
1-231.212
Project nr.:
11-4266 d
Antw. binn.:
ja
Antw. binn.:
ja

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wilt reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: S. J. PAALMAN

Adres: P.O. Box 10066, 1000 PA Amsterdam

Telefoonnummer: 06-52456290

E-mailadres: Steven.Paalmans@amst.nl

Namens: mezelf

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik blijf maar niet begrijpen dat omdat een boot niet vast ligt deze weg gesleept heen worden.
"Desnoods met bestuurlijke dwang".
Een paal van 2 m. palen trekken om meer zicht op de binnenkruisen te krijgen is niet erg opportuun.
Ook schip moet weg.
Ik wil dat niet, maar.

Lydia le Loux <loux@planet.nl>
Geen woonboten aan de Alexanderkade!
 15 juni 2011 06:08:39 GMT+02:00
 Lydia le Loux <loux@planet.nl>



Geachte Heer Nico Karsijns,

Even een stukje verleden.
 15 jaar geleden kregen Alexanderkade plus gedeelte Alexanderstraat een aanschrijving van de gemeente.
 De panden waren dusdanig verzakt dat de gemeente overwoog ze te slopen om nieuwbouw te plaatsen.
 De eigenaren/bewoners hebben zich verenigd en gevochten voor behoud van de Alexanderpanden.
 Met hulp van Stichting Opbouw is een plan gemaakt voor restauratie en gezamenlijk funderingsherstel.
 Ook is de buitenkant van de panden gerestaureerd in unanieme stijl o.a. allemaal dezelfde kozijnen.
 Inmiddels zijn wij stadsbepalend/beschermd gezicht en mogen zelf niets aan de buitenkant van panden veranderen.
 De Schoonheidscommissie spreekt van het handhaven van bijv. de zichtlijnen vanaf de brug en het Tropenmuseum.
Wij zien dan ook geen plek voor een verscheidenheid aan stijlen van woonboten voor deze authentieke panden, die dit mooie beeld rancuneus doorbreken.

Met de recente herinrichting in 2010 van de Alexanderstraat tot pocketpark is rekening gehouden met de zichtlijnen richting het Tropenmuseum.

Ontwerp en planning hiervan is in goed overleg gegaan tussen buurtvereniging Alexander en de Heer Seinen, Gebiedsbeheerder Openbare Ruimte Stadsdeel Centrum.

Het open karakter/zicht door de Alexanderstraat vanaf Sarphatistraat richting Tropenmuseum is bewust behouden.

Een bankje in de Alexanderstraat is zo geplaatst dat het in de ochtendzon staat en men vrij uitzicht heeft richting de gracht en Tropenmuseum.

De bankjes die nu aan het water staan tegenover de Alexanderstraat worden ook veelvuldig gebruikt.

Door bewoners uit de Alexanderblokken en door de vele passanten.

Woonboten zouden deze mooie open zichtlijnen verbreken en de Alexanderstraat bruut afsluiten.

De Alexanderkade en Alexanderstraat/blokken heeft een groot sociaal buitenleven.

Een levendige straat en terras voor de bewoners met vrij uitzicht over het water de talloze bootjes die voorbij varen en het groen en tropenmuseum aan de overkant.

Zodra het zonnetje ook maar even schijnt geniet men buiten van een drankje/diner met burens en vrienden.

Op een parkeerplek langs het water word gedineerd en sommige sloepen worden gebruikt als buitenteras.

Kortom wij leven hier in relatie met het water en zijn openheid en willen dit absoluut niet veranderd zien.

Het geeft de Alexanderblokken zijn eigen bijzondere identiteit/karakter die voor Amsterdam behouden dient te worden.

Hiervan genieten niet alleen de bewoners maar ook de dagelijks vele passanten.

Woonboten zouden dit huidige woon- en leefklimaat zwaar aantasten. Men creert hiermee een op-/afgesloten gevoel.

Een ieder die woont aan de Alexanderkade en Alexanderstraat heeft hier gekocht, juist vanwege het vrije zicht zonder woonboten!!!

En die zouden er ook echt niet komen was toen het beleid. Men kan deze bewoners niet zomaar hun geliefde zicht op de gracht ontnemen.

Het kan mogelijk een waardevermindering van de woningen betekenen.

Groot probleem in deze blokken is het enorm tekort aan parkeerplaatsen en fietsparkeerplekken.

Bij herindeling Sarphatistraat zijn aantal parkeerplaatsen reeds weggenomen om plaats te maken voor vrije trambaan en breder fietspad. Langs Alexanderkade staan de parkeerplaatsen zo dicht op elkaar, dat men er nauwelijks tussendoor kan.

Fietsparkeerplekken zijn reeds bijgezet waar nog mogelijk, maar ook dat is te weinig.

Nog meer plekken laten verdwijnen is echt onmogelijk!!!

Met vriendelijke groet,
 Lydia le Loux

Stadsdeel Centrum
datum: 15-06-2011
Project:
Bek. aangevuld:
Projecten BW
Ruimte aan:
archiefcode: -1,731.212
document nr.: 11-4266d
ontv. bev.: ja
afgelyk:



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Leon van Mourik
 Adres: Kattenburgerstraat 26d
 Telefoonnummer: 0650 877-222 020 6240005
 E-mailadres: Leon.Leeuw@hotmail.com
 Namens: Bewoners Kattenburg & Wittenburg

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Krachtig, de versnelde uitvoering van de plannen voor woonboten aan de Oostelijke Dijkgracht realiseren en alle ambtelijke hindernissen in deze stechten!!

Wat Woonboten in de Kattenburgerstraat direct uit de plannen schrappen! is zonde van de tijd en de kosten.

(Ik hoop en verwacht slim en krachtig bestuur van alle betrokkenen)

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

afgehoord: 

Geachte heer Karsijns,

Langs deze weg wil ik mijn bezwaar laten blijken tegen de plannen van de gemeente om her en der in Amsterdam, en in het bijzonder op de Noordermarkt, aanlegsteigers te laten plaatsen.

Zolang de gemeente telkens weer haar onvermogen laat zien op het gebied van handhaving en ordebewaking, kunnen wij als bewoners geen goedkeuring geven aan de gepresenteerde plannen.

Door het plaatsen van een aanlegsteigers in Amsterdam worden er broedplaatsen gecreëerd van dronken, lallende, zogenaamd feestvierende toeristen die denken dat Amsterdam één groot pretpark is. Graag nodig ik u uit om eens van dichtbij mee te maken wat er dan zoals voor onze deur gebeurt.

Er is al eerder verwezen naar steden zoals Venetië waar er simpelweg een vervoersverbod geldt in de avond- en nachtelijke uren. Misschien moet u eerst dat eens voor elkaar proberen te krijgen alvorens allerlei zogenaamd toerist bevorderende plannen te ontwikkelen.

Het moge duidelijk zijn. Dit plan kan wat ons betreft de prullenbak in.

Met vriendelijke groet,

Onno Wassenberg

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

afgaf:

Beste Nico,

Voor de volledigheid stuur ik je hierbij nog mijn reactie op het concept bestemmingsplan Water.

I Zienswijzen steigerplan 2009/2010

- Allereerst is het opmerkelijk dat de vele zienswijzen uit 2009/2010 min of meer terzijde zijn geschoven. De onderbouwing om geen rekening te houden met deze zienswijzen is flinterdun (zoals vastgesteld in het dagelijks bestuur van 29 juni 2010). Kort toegelicht:

- Er wordt gesteld dat aanpak van overlast een belangrijk aandachtspunt is. Extra op- en afstapvoorzieningen zorgen voor twee extra vaarbewegingen (afmeren en vertrekken) per steiger per boot die hier gebruik van wil maken. Dit zorgt voor nog meer overlast (lawaai, rook, wachtende mensen, pleziervaart die gebruik gaat maken), dus als overlast een belangrijk aandachtspunt is dient hier ook naar gehandeld te worden. Door deze op- en afstapvoorzieningen door te drukken handelt de Gemeente dus in strijd met het stellen dat overlast aanpakken een belangrijk aandachtspunt is.
- De stelling dat een op- en afstapvoorziening voor minder opstoppen en vrachtverkeer op de gracht zou zorgen wordt niet onderbouwd door een deugdelijk onderzoek. Hoe denkt men de goederen te vervoeren van een op- en afstapvoorziening naar de eindlocatie? Gemeente dient hier eerlijk over te zijn, het gaat alleen om de rondvaart van personen ten dienst te zijn. In minimale mate zal er goederen vervoer mogelijk zijn zonder aansluitende vervoer over de gracht.
- Er wordt gesteld dat er met alle belanghebbenden is gesproken over deze voorzieningen. Dit is onjuist, want de belangrijkste belangengroep (bewoners) zijn pas betrokken nadat het plan is opgesteld.

- Er wordt gesteld dat door een op- en afstapvoorziening een rondvaartboot soepel kan aanmeren en wegvaren en daardoor minder deining veroorzaakt. Dit is onjuist. Als er geen voorziening is, zal een rondvaartboot doorvaren zonder af te remmen, aanmeren, met draaiende motor wachten om met lawaai, deining en rook weer weg te varen. Dit is dus een goed onderbouwde stelling om geen voorziening aan te leggen. De huidige op- en afstapvoorzieningen brengen de overlast al duidelijk in kaart. Waarom kiezen voor stijging van de overlast, als deze al ieder jaar toeneemt?
- Stelling Gemeente: "Omdat er nauwelijks relatie is tussen de ondervonden overlast en het positief besluiten op de projectbesluiten om extra op- en afstapvoorzieningen te realiseren zien wij hierin geen argument om de op- en afstapvoorzieningen niet te realiseren". Waar baseert de Gemeente dit op? Er is juist een duidelijk bewezen relatie tussen de overlast stijging en de bestaande op- en afmeervoorzieningen. Dit is aangegeven door de bewoners bij deze voorzieningen, dus dat is onweerlegbaar bewijs. Dit argument is een uitstekende reden om af te zien van de voorzieningen.
- Eerlijkheid en openheid van de Gemeente is in het geding, blijkens de stelling: "de gedwongen verplaatsing van enkele woonboten bij het Amstelveld en de Noordermarkt. De huidige 12 projectbesluiten betreffen geen locaties waarvoor woonboten moeten worden verplaatst". De Gemeente was in 2009/2010 al op de hoogte van de geplande verplaatsingen en had eerlijk antwoord moeten geven. Waarom heeft de Gemeente dit verzwegen terwijl er naar gevraagd werd?
- Stelling Gemeente: "De procedure van een projectbesluit voorziet juist in de mogelijkheid om via de zienswijzen belangen, argumenten en omstandigheden te vernemen van de omwonenden en deze mee te nemen bij de besluitvorming". De vele ingediende zienswijzen 2009/2010 hebben geen enkel effect gehad op de besluitvorming. Als deze en die uit 2011 dit keer wel serieus zouden worden meegenomen, dan kan het niet anders dan dat van dit plan wordt afgezien. De bewoners willen het nu eenmaal niet.
- Stelling Gemeente: "Zoals al in het voornemen voor het projectbesluit vermeld staat is het de bedoeling dat hier alleen rondvaartboten mogen afmeren". Handhaving schiet nu al ernstig tekort (zoals ook blijkt uit jaarlijks stijgende overlast meldingen), hoe denkt de Gemeente dan te handhaven op deze stelling? Het kan wel de bedoeling zijn dat pleziervaart niet afneemt, maar dat gebeurt nu al bij de spaarzame op- en afstapvoorzieningen). Breng eerst de handhaving op orde om geen karikatuur van de Gemeente te maken.
- Stelling Gemeente op aangedragen probleem 'negatieve gevolgen voor bewoners': "Het dagelijks bestuur is van mening dat het aanleggen van een netwerk van openbare op- en afstapvoorzieningen uiteindelijk juist minder negatieve gevolgen zal opleveren, vooral doordat het vervoer over land op termijn zal kunnen afnemen (zie ook het laatste punt hieronder). Deze bijzonder magere onderbouwing snijdt geen hout. Uit welk onderzoek blijkt deze 'verwachting'? Als de huidige op- en afstapvoorzieningen al door bewoners worden ervaren als veroorzaker van extra overlast, hoe kan de Gemeente hier dan aan voorbijgaan? Een ervaring ter verduidelijking;

"Wij hebben een jaar of 2 een soort van steiger voor de deur op Reguliersgracht nr 11 we weten uit ervaring dat dit tot congestie leidt op de gracht, ook gebruiken 's avonds en 's nachts verschillende mensen deze steiger om aan te leggen en weer anderen gebruiken het als openbare bar en muziek wordt verzorgd met hun bootje. Gemeente wil nu dan ook nog het verkeer op het water bevorderen, terwijl ze geen notie hebben dat in realiteit een grote boot nooit z'n motor uitdoet, terwijl deze wachtend op klanten, respectievelijk de catering, op vol vermogen tegen de steiger drukt. Zowel rondvaart als pleziervaart heeft door deze voorziening ons woongenot ernstig verstoort, we wensen dan ook niemand zo'n voorziening toe. Laat de Gemeente tot inkeer komen voor het te laat is".

- Stelling Gemeente: "Als het netwerk van openbare op- en afstapvoorzieningen uiteindelijk een substantiële bijdrage kan leveren aan een totaal bereikbaarheidsconcept van de binnenstad zou dit uiteindelijk wel meer vaarbewegingen teweeg kunnen brengen, maar dat betekent in veel gevallen ook dat een andere vorm van vervoer minder wordt gebruikt." Een aantal opmerkingen bij deze stelling. Ten eerste is niet zo dat er meer vaarbewegingen kunnen komen, maar een vaststaand gegeven dat ze er komen. Aanmeren en vertrekken zijn er zoals eerder aangegeven immers twee. Ten tweede is het niet voldoende onderbouwd hoe de verhouding is tussen minder vervoer op de grachten dankzij op- en afstapvoorzieningen. Het voorbeeld van de Hermitage is appels met peren vergelijken, aangezien de ruimte en bereikbaarheid op de grachten anders is. De vrachtwagens die hier laden en lossen zullen dit blijven doen, want ze komen meestal van buiten de stad. Een op- en afstapvoorziening zal hier niets aan veranderen.
-
- Stelling Gemeente: "Ook nu wordt sporadisch afval op de walkant achtergelaten of neergezet door mensen met een pleziervaartuig. Rondvaartboten laten nooit afval achter, zij hebben hiervoor voldoende voorzieningen aan boord". Door het creëren van op- en afstapvoorzieningen zal de pleziervaart op deze locaties nog meer troep achterlaten, want ook op de voorzieningen enkel voor rondvaart zal pleziervaart afmeren. Dat blijkt immers al uit de praktijk. De hoeveelheid troep waar bewoners last van zullen krijgen zal door iedere voorziening toenemen. Want het handavingsgebrek wat door BBA/Waternet wordt bevestigd zal hier voor zorgen.
-
- Het punt "belangen bewoners laten prevaleren boven die van (commerciële) partijen" verdient ook een reactie. Er wordt door de Gemeente gesteld dat de bereikbaarheid belangrijker is dan het woongenot van de bewoners. Uit welk onderzoek blijkt dit dan? "Bussen mogen niet op de grachten komen en zeker niet om mensen op boten te laten stappen. Daar is de Passagiersterminal aan de Oostelijke Handelskade voor bedoeld. Wij verwachten ook niet dat bezoekers met de auto naar de binnenstad zullen komen en hun auto parkeren om vervolgens een tocht met een lijndienst te ondernemen". Bussen mogen dus al niet op de grachten komen, die vallen daardoor niet af door het aanbrengen van deze voorzieningen. Wat valt dan wel af? Waar is de verwachting op gebaseerd dat personen hun auto opeens niet meer in de stad zullen parkeren? De Arena parkeergarage was hier al voor bedoeld, met de metro ben je vervolgens snel in het centrum. Toch wordt er weinig gebruik gemaakt van deze garage en staat vaak nagenoeg leeg. Dat de autobezitters hun auto nu wel buiten de stad zouden parkeren en te kiezen voor de (langzamere) verbinding per boot met het centrum is hoogst onwaarschijnlijk. Dit verdient dus een deugdelijk onderzoek ter onderbouwing in plaats van slechts een verwachting uit te spreken.

Mijn dringend verzoek aan de Gemeente is om dit keer de zienswijzen zwaarder mee te laten wegen, om een kostbare en langdurige procedure te voorkomen. De bewoners zijn belangrijker dan de gestelde richting rondvaart met deze extra op- en afstapvoorzieningen.

II Verplaatsen woonboten Amstelveld & Noordermarkt:

- Als een reden wordt opgegeven dat hiermee het zicht op het water wordt hersteld, aangezien hier behoefte aan zou zijn. Uit welk onderzoek deze behoefte zou blijken wordt echter niet aangegeven. Een subjectieve grondslag mag niet als legitiem worden aangemerkt. De wal- en woonbootbewoners zijn hier, zoals tijdens de inspraakavond duidelijk werd, een felle tegenstander van.
- Herstel van transportfunctie over het water wordt ook door geen enkel onderzoek gesteund. Uit gesprekken met de eigenaren van de enkele (!) cafes aan deze pleinen blijkt dat ze geen enkele behoefte hebben aan deze op- en afstapvoorzieningen. Er is overduidelijk alleen het doel de commerciële rondvaart hiermee ten dienst te zijn. Hoe zouden daarnaast goederen vanaf deze

pleinen de stad in worden gebracht? Per voet? Per vrachtwagen? Waar naar toe? Ook hier ontbreekt een deugdelijke toelichting/onderzoek.

- Zoals uit de inspraakavond bleek willen de woonbootbewoners niet verplaatst worden en de walbewoners bij aangewezen alternatieve ligplaatsen willen ze niet voor hun deur. Weegt een commerciële op- en afstapvoorziening ook volgens de rechter zwaarder dan het woonrecht/woongenot van bewoners bij een belangenafweging?

Met klem verzoek ik de Gemeente mijn woongenot aan het Amstelveld niet te verminderen door het stimuleren van extra vaarbewegingen van rondvaartboten aan dit (nu nog) rustige plein, met toestroom en overlast van toeristen tot gevolg.

Met vriendelijke groet,

Rens en Barbara den Hollander-Kuijlenburg

Onderwerp: 'inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water'

Hallo,

Helaas ben ik niet in de gelegenheid op de inspraakavond aanwezig te zijn vandaar dat ik via deze weg mijn ongenoegen over uw voornemens wil delen. Mijn ongenoegen over u plan om tientallen stijgers en op en afstap plaatsen te creëren, ongeacht wat daar nu is of wat dit voor onnodige geluids en golfslag overlast voor de omwonenden gaat veroorzaken. Veel bootbewoners vinden het ondertussen wel druk genoeg op het water en niet zitten te wachten op een idee om het water nog aantrekkelijker te maken en nog meer bootjes aan te trekken.

Ik begrijp werkelijk niet waarom u woonboten wilt verplaatsen, al dan niet compleet tegen de zin van de bewoners in, om een aanlegplaats bij bv de Noordermarkt (Prinsengracht 1e rak) te maken. Er zijn momenteel op en afstapplaatsen voor de Rode Hoed en in het begin 2e rak Brouwersgracht. Dat is toch niet zo ver stappen voor mensen die de Noordermarkt willen bezoeken? Ik loop meestal verder naar mijn auto en ik woon hier! Of denkt u dat de mensen die naar de Noordermarkt willen niet vanaf de Rode Hoed even door de Prinsenstraat willen lopen; die is net voor een vermogen opgeknapt. Of over de Brouwersgracht, door de lezers van het Parool dus Amsterdam verkozen tot mooiste straat van Amsterdam.

Ik kan niet voorstellen dat u kroegbezoek per boot wilt stimuleren en ondanks dat er geen stijger komt weet u dat deze opstapplaats veel geluid overlast zal veroorzaken voor omwonenden. En hoe groot worden die stijgers/opstapplaatsen eigenlijk als er 2 !! woonboten weg moeten voor 1 stijger?. En ja, ze gaan daar met zijn allen een uurtje dronken liggen herrie maken met 8 bootjes omdat er eentje pizza's aan het halen is om de hoek.

Daarnaast kunt u het toch niet echt menen dat u mensen tegen hun zin in gaat verplichten weg te gaan? Denkt u niet dat er voor het geld dat al deze onvermijdelijke rechtelijke procedures gaat kosten, ons belastinggeld, beter kunt besteden?

Waarom lost u het niet op op basis van vrijwilligheid. Iedere woonboot bewoner die een vergunning voor een nieuw schip/ ark aanvraagt die groter is dan huidige goedkeuring geven maar mits verhuizing naar een andere ligplaats. En dan als alternatief niet een plek als Kattenburg maar aan 1 van vele lege rakken op de Keizersgracht, Herengracht of

het Singel. De walbewoners krijgen alleen mooie nieuwe boten voor hun deur dus dat moet te verkopen zijn, zeker daar deze geen "recht op vrij uitzicht" oid hebben en u net zo veel ruimte tussen de boten kunt creëren als u wilt. En u kunt met de gaten die de verplaatste boten opleveren op de prinsengracht meer zicht op het water vanaf de wal creëren en waar het geen overlast veroorzaakt stijgers bouwen.

Ik ben reuze benieuwd naar uw reactie op mijn bezwaren en overpeinzingen.

Vriendelijke groet,

Cuno Landman

Onderwerp: concept-ontwerp bestemmingsplan voor het water

Persoonlijk vind ik het zonde dat zo'n groot stuk water zoals de Gelderse kade wordt aangekleed met woonschepen. Dat kan de weidsheid aantasten en het aanzicht van de westzijde verstoren (robuuste walmuur met enkele zandsteenblokken als restanten van de stadsmuren, en daarachter die prachtige panden aan de noordzijde). Aan de oostzijde speelt dat al minder maar is voldoende ruimte tussen de schepen nodig om het luchtig te houden. M.a.w. de westzijde tussen de Bantammerbrug en de Schreierstoren niet voor woonschepen maar vrijhouden als beschermd stadsgezicht of daar slechts enkele historische schuiten uit de bruine vloot laten afmeren (zonder bewoning). Voor het overige deel van de Gelderse kade strikt historische woonschepen zonder opzichtige opbouwen.

Je hebt om het hoogteverschil te overbruggen ook ruimte (en wellicht welstandseisen) voor de trapconstructies nodig zie bijgevoegde foto's.

Inspraakreactie van mij als bewoner Windroosplein 212, 1018 ZW Amsterdam (fiets elke dag langs die plekken vandaar).

met vriendelijke groet,
Luc Sour

21 Juni '2011 te Amsterdam

Weledelgeleerde heer N. Karsijns

Betreft : inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water.

Afz de hr : R. Zijnen
Adres : Plantage Kerklaan 200
Postcode : 1018 CX te Amsterdam
E- Mail : r.zijnen@upcmail.nl

Bij deze wil ik reageren, omdat op de kaart di ik inzag bij het voorlichting loket in het Stadhuis, Amstel 1, dat de 2 woonboten en woonark die immers nog steeds hier aan de kade bij Artis liggen niet vernoemd worden als mogelijke locatie.

De adressen Plantage Kerklaan 200, 202 en 220 worden nog steeds bewoond, dit zijn allen legale ligplaatsen, met een eigen ligplaatsvergunning.

Ik vind het vreemd dat er weer geen rekening wordt gehouden met het feit dat hier aan de kade in het verlengde van de plantage kade aan de oost kant van de Nijlpaardbrug mensen wonen.

Ik verwacht dan ook van u dat u meteen de wijziging op de kaart doorvoert en deze reactie serieus neemt.

Een politiek die zijn eigen gedachtegoed ophemelt, en de discussie over de schaduwzijde en de nadelige consequenties voor het gemak snel vergeet, is een opportunistische politiek

Vervolgens worden de mensen die hier wonen wordt ook even snel vergeten.

Gelukkig blijven er mensen die niet gedwongen willen meewerken

De burger heeft zijn rechten en het zijn plichten, dat is voor iedereen hetzelfde.

Deze essentie vormt de basis voor zowel onze tolerantie als onze beschaving.

Een moreel progressieve maatschappij is 1 in welke nog de staat nog enkele sociale groepering het recht heeft om te spotten met het heilig begrip dat ieder mens het recht heeft op zijn relatieve waarheid, en niemand kan het recht claimen een ander te dwingen hem te behandelen als een middel van zijn eigen doel.

Conclusie: Op de kaart de plekken intekenen, de plekken worden bewoond.

Vervolgens dient het woord moeten bij "moeten weg bij Artis", te worden geschrapt, eventueel kan het woord dienen daar voor in de plaats komen.

Inclusief de vermelding dat er op dit moment nog geen ondergrondse parkeerterrein komt.



Hoogachtend R. Zijnen

Stadsdeel Centrum
d.d. Inc: 23-6-2011
Reg.nr.: 2011-
Beh. ambt/afdt:
Projecten
BW

Stadsdeel Centrum Amsterdam
T.a.v. de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Projecten BW	
Kopie naar:	
archiefcode:	1.731.217
klantnr. nr.:	11-4266d
advies:	ja
afzender:	

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Lange Marktstraat 26
Leeuwarden

Telefoon (013) 462 37 10
Fax (013) 462 27 99
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum
24 juni 2011
Onderwerp
Inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan
Water

Ons kenmerk
R204192948
Uw kenmerk

Behandeld door
Mw. mr. G. Visser
Telefoon (013) 462 37 10
Fax (013) 462 27 99
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
Afwezig: woensdag

Geachte deelraad,

U heeft voorontwerpbestemmingsplan Water ter inzage gelegd. De heer J. Paalman, Prinsengracht 14 N, 1015 DV in AMSTERDAM is het hier niet mee eens. Zijn inspraakreactie licht ik toe in deze brief.

Feitelijke situatie

Clíent heeft in 2007 een woonschip gekocht die al circa 40 jaar op onderhavige locatie aan de Prinsengracht is gelegen. Hij heeft de boot geheel gerenoveerd. Door realisering van onderhavige plannen raakt mijn cliënt zijn ligplaats op de A-locatie aan de Noordermarkt kwijt.

Gronden

Vrijwilligheid

Thans heeft u het voornemen de ligplaats van mijn cliënt, waar al jaar en dag een woonboot ligt, op te heffen. Cliënt is van mening dat hier sprake is van willekeur en er geen gedegen onderzoek heeft plaatsgevonden. Cliënt is bekend met het feit dat meerdere bewoners van woonschepen tegen vergoeding bereidt zijn om vrijwillig een andere ligplaats te accepteren. Nergens blijkt uit dat u hiernaar onderzoek heeft verricht. Dit gaat onder andere ten koste van de belangen van mijn cliënt en mogelijk andere ligplaats eigenaren die ook graag van hun huidige locatie gebruik willen blijven maken. Gezien de enorme impact van uw besluit bent u ertoe gehouden om hier nader onderzoek naar te doen en daarbij te kijken of via die weg ook de voorgestane plannen kunnen worden gerealiseerd.

Ter voorbeeld van bovenstaande geeft u in uw plannen aan dat u circa 40 meter kade benodigd bent om de voorgenomen op- en afstap plaats aan de Noordermarkt te realiseren. Cliënt is bekend met één of meerdere bewoners van een woonboot(en), onder acceptabele voorwaarden, die bereidt is/zijn om hun ligplaats aan de Noordermarkt op te geven. Eén ligplaats behelst een lengte van circa 25 meter. Gezien

hetgeen u stelt in uw toelichting onder 4.2.10 is een dergelijke afstand ook voldoende. De mogelijkheid is daarom aanwezig dat op basis van vrijwilligheid de plannen kunnen worden gerealiseerd. U bent derhalve enerzijds in het kader van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en in het kader van een goede ruimtelijke ordening hiertoe gehouden, anderzijds levert een dergelijk handelswijze ook veel minder weerstand en verzet op.

In uw plannen geeft u aan dat circa 40 meter kade benodigd is om de voorgenomen op- en afstap plaats aan de Noordermarkt te realiseren. Opgemerkt wordt dat, thans ter hoogte van de aangewezen plaatsen sprake is van een afstand van 58 meter. Gezien de enorme inbreuk die u maakt op het eigendomsrecht van cliënt en anderen, is het dan ook voor de hand liggend dat eerst wordt gekeken op basis van vrijwilligheid of 20 of 30 meter kan worden gerealiseerd. Dit komt ook overeen met uw voorgestane beleid. U heeft in het geheel niet gemotiveerd waarom in afwijking van het beleid een lengte van 58 meter, door verwijdering van twee historische schepen, moet worden gerealiseerd.

Voorgaande sluit overigens ook goed aan bij de visie van de deelraad in deze. Ik citeer: "De deelraad heeft het dagelijks bestuur bij de vaststelling van de visie opgedragen dat verplaatsingen op basis van vrijwilligheid gebeuren, behalve als er sprake is van aanwijsbare urgentie of illegale situaties". Ten aanzien van het perceel van mijn cliënt is niet gebleken dat er sprake is van een aanwijsbare urgentie danwel illegale situatie. Van vrijwillige medewerking is bij cliënt geenszins sprake. Gezien voorgaande en hetgeen de deelraad voor ogen staat is een onderzoek naar vrijwillige medewerking onder de ligplaats-eigenaren in deze dan ook in redelijkheid de eerst te nemen stap.

Toepassing van het Gelijkeheidsbeginsel

Tijdens de informatieavond in juni 2011 is aan de belanghebbenden die aanwezig waren het volgende medegedeeld. Eén van de doelen van het stadsdeel is een goed uitzicht creëren op de historische bruggen. Dit houdt in dat schepen/varken binnen 10 meter van die betreffende bruggen moeten verdwijnen. Echter uitdrukkelijk is medegedeeld dat dit alleen gebeurt op basis van vrijwilligheid. Het is dan ook niet meer dan gerechtvaardigd om ook in ieder geval ten aanzien van de pleinen een eenzelfde handelswijze te volgen en ook hier het criterium "alleen op basis van vrijwilligheid" toe te passen. In het andere geval handelt u in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

Alternatieve ligplaatsen

In de toelichting van onderhavig bestemmingsplan heeft u het volgende opgemerkt: "Voor de versterking van de ruimtelijke relatie tussen wal en water is door de deelraad in de visie een aantal bijzondere plekken aangewezen: De Noordermarkt, het Amstelveld en de Hermitage. Hier worden ligplaatsen opgeheven. Het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om de situatie op grachten met een hoge dichtheid te verbeteren. Voor

verplaatsing van boten zijn alternatieve ligplaatsen in het bestemmingsplan opgenomen. Voor verplaatsing van boten wordt een uitvoeringsregeling opgesteld."

Cliënt zijn perceel is als bijzondere plek aangewezen en heeft de bestemming "specifieke vorm van water, op- en afstapvoorziening (swa-0a)" gekregen. De alternatieve ligplaatsen bevinden zich hoofdzakelijk op de Oostelijke eilanden, maar er zijn ook andere alternatieve ligplaatsen aangewezen. Deze alternatieve ligplaatsen werpen echter grote weerstanden op bij de bewoners van deze locaties.

Daarnaast zijn deze alternatieve locaties echter geenszins vergelijkbaar met de A-locatie waar het woonschip van cliënt thans is gelegen. Cliënt zal derhalve door verplaatsing naar één van deze alternatieve locaties op een veel mindere locatie komen te liggen met alle financiële gevolgen (schade) van dien.

Tevens merkt cliënt het volgende op. Aangezien akoestisch onderzoek thans nog niet is afgerond, is maar de vraag of de voorziene alternatieven wel daadwerkelijk alternatieven zijn.

Daarnaast is voor cliënt onduidelijk welke locatie exact voor hem van toepassing is. Cliënt heeft recht op duidelijkheid hieromtrent en verneemt graag conform de toelichting waar deze alternatieve locatie exact is gelegen. Dit doet overigens niet af aan de bezwaren die cliënt in deze zienswijze naar voren heeft gebracht. Cliënt is en blijft van mening dat zijn ligplaats niet kan en moet worden opgeheven. In het kader van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient dit op basis van vrijwilligheid te geschieden.

Schip

Cliënt heeft op zijn ligplaats een schip liggen. In de toelichting van uw bestemmingsplan stelt u het volgende. "Het bestemmingsplan beoogt belangrijke zichtlijnen in de stad te verbeteren door bijvoorbeeld arken in de zichtlijn bij vervanging uitsluitend te laten vervangen door een schip. Hierdoor wordt de ruimtelijke relatie tussen land en water verstevigd". Voor cliënt is het dan ook onbegrijpelijk gezien voornoemde visie waarom zijn schip op deze locatie moet verdwijnen. Immers zijn schip bevordert de zichtlijn en verstevigd juist de ruimtelijke relatie tussen land en schip. Het plan en de bestemming die het perceel van mijn cliënt heeft gekregen zijn derhalve ook daarom niet dan wel onvoldoende gemotiveerd.

Daarnaast stelt u in de toelichting het volgende. "Beoordelingscriteria voor historische boten in de binnenstad (medio 2011 is inventarisatie gereed). Op uitdrukkelijk verzoek van de deelraad gaat het dagelijks bestuur beleid ontwikkelen voor het behoud van historische boten in de binnenstad.

Daartoe zijn als eerste stap criteria ontwikkeld om te beoordelen of een boot historisch is of niet. Op dit moment wordt gewerkt aan een inventarisatie van alle woonboten en bedrijfsvaartuigen in de binnenstad. Op basis hiervan kunnen voorstellen voor een behoudsbeleid worden ontwikkeld. In deze voorstellen wordt dan ook nader bekeken of een en ander nog in het bestemmingsplan zou moeten worden vastgelegd.⁶

Client is in het bezit van een historische boot (bijlage 1) en is dan ook van mening dat deze in de inventarisatie moet worden meegenomen en het bestemmingsplan daartoe moet worden aangepast erin resulterend dat zijn schip op onderhavig locatie mag blijven liggen en toegevoegde waarde heeft als het gaat om landschappelijke en ruimtelijke (gewenste) inpassing. Verbazingwekkend is het feit dat aan de Noordermarkt 12 woonschepen/arken zijn gelegen en 3 historische vrachtschepen. Hiervan heeft u twee historische vrachtschepen weg bestemd. Deze handelswijze is niet conform het u voorgestane beleid. Om deze reden moet het opheffen van de onderhavige ligplaats in strijd worden geacht met uw beleid.

Daarnaast is ingevolge de toelichting de aanwezigheid en concentratie van woonboten in grote mate bepalend bij de beleving van het water. Of het water nog zichtbaar is, is erg afhankelijk van het type boot. Zoals uit bijgevoegde foto's blijkt past het type boot van client ook om die reden goed in de onderhavige omgeving. De boot ontnemt feitelijk weinig zicht en de opbouw op de boot is geheel van glas voorzien zodat ook daar sprake is van een doorkijk van zowel het land naar water als ook andersom.

Op- en afstapvoorziening

Een motivatie waarom exact op deze plek aan de Noordermarkt een op- en afstapvoorziening moet worden gerealiseerd ontbreekt. Het is dan ook voor client gissen waarom nu precies op zijn perceel voornoemde bestemming is toegewezen. U stelt wel dat pleinen in de stad een bijzondere ruimtelijke positie innemen en vanaf de Noordermarkt het zicht op het water wordt ontnomen. Echter zoals uit bijgevoegde foto's blijkt ontnemt het schip van client maar minimaal zicht op het water (zie bijlage 2). Vanaf het plein kan over het schip heen worden gekeken en is het zicht op het water goed.

U stelt in de toelichting dat naar alternatieven is gekeken en het verlengde van de Westerstraat uiteindelijk niet als geschikte locatie moet worden geacht. Het oversteken van aankomende en vertrekkende passagiers zou tot onveilige situaties kunnen leiden. Bovendien beperkt een Peperbus de ruimte voor het op- en afstappen. Om deze reden is gekozen voor de locatie tegenover de Noordermarkt.

De motivatie hiertoe is naar de mening cliënt zeer discutabel. Thans moeten twee historische schepen wijken aan de Noordermarkt. Dit terwijl het verkeer op de andere locatie, Westerstraat ter hoogte van de Peperbus, niet anders is dan ter hoogte van de nu aangewezen plaats tegenover de Noorderkerk. Bovendien staat de Peperbus, met een diameter van circa 2 meter en een afstand van 2 meter van de kade, nauwelijks in de weg bij een op- en afstapvoorziening van 40 meter. Zichtlijnen vormen een belangrijk onderdeel van dit plan, doch zijn ondergeschikt gemaakt bij de bepaling van de plaats van de op- en afstapvoorzieningen aan de Noordermarkt. Het aangeven dat zichtlijnen belangrijk zijn voor de beleving van de relatie met het water staat haaks op de motivatie om op onderhavige locatie een op- en afstapvoorziening te realiseren. De zichtlijn Westerstraat/Prinsengracht wordt losgelaten, de ruimte van de Peperbus kan geen belemmering vormen voor een 40 meter lange op- en afstapvoorziening en het verwijderen van twee historische schepen is in tegenspraak met uw voorgestane beleid (behoud van historische schepen).

Een dermate rigoureuze keuze om over te gaan tot opheffing van de ligplaats is voor cliënt dan ook geheel onduidelijk. Het plan is hiertoe dan ook niet danwel onvoldoende gemotiveerd.

Overlast

Een op- en afstapvoorziening leidt ook tot een toename van overlast, aangezien over een thans gewenste lengte van 40 meter tal van toeristen en ook goederen aan en vanaf wal gaan. Dit met alle overlast en geluidsoverlast van dien.

Luchtkwaliteit

In de toelichting wordt ingegaan op de omvang van de emissies PM 10 en NOx bij de gekozen maatgevende locaties met op- en afstapvoorzieningen. De vijf locaties waar het luchtkwaliteitsonderzoek zich op richt zijn de volgende (nummers 4, 13, 17, 46 en 47):

4. Prinsengracht tussen Rozengracht en Egelantiersgracht/Leliegracht;
13. Herengracht tussen IJzeistraat en Leidsestraat;
17. Singel tussen Rozengracht en Hartenstraat;
46. Prinsengracht tussen Brouwersgracht en Herenstraat;
47. Prinsengracht tussen Nieuwe Spiegelstraat en Leidsstraat/Leidsegracht.

Cliënt merkt hierover het volgende op. De locatie met nummer 46 Brouwersgracht en Herenstraat is de Keizersgracht/Herengracht en niet de Prinsengracht. Dit houdt in dat ter hoogte van de Noordermarkt niet is gemeten.

Verzoek

Namens cliënt vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan niet in procedure te brengen of het plan aan te passen tegemoetkomend aan deze inspraakreactie.

Vragen?

Heeft u nog vragen? Neemt u dan gerust contact met mij op. Mijn telefoonnummer is (013) 462 37 10. Mailen (klantenservice@achmearechtsbijstand.nl) of faxen ((013) 462 27 99) kan natuurlijk ook. Denkt u eraan om in dat geval ons referentienummer R204192948 te vermelden?

Met vriendelijke groet,



Mw. mr. G. Visser
jurist Bestuursrecht



VERENIGING AMSTERDAMSE RONDVAARTREDERIJEN

Stadsdeel Centrum Amsterdam
t.a.v. Dhr. N. Karsijns
Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan te water

Amsterdam, 20 juni 2011

Geachte heer Karsijns,

De gezamenlijke brancheverenigingen van de Amsterdamse rondvaart, de VEVAG en de VAR, reageren met instemming op het concept-ontwerpbestemmingsplan Water. Wij onderschrijven het belang van het vastleggen van een groot aantal zaken die met de ruimtelijke ordening van het water van doen hebben. Daarnaast kan het grote aantal nieuwe op- en afstapplaatsen op enthousiaste instemming van de branche rekenen.

Wel is de branche van mening dat het concept-ontwerpbestemmingsplan op bepaalde aspecten te conserverend van aard is. Met name doelen wij hiermee op het formeel vastleggen van ligplaatsen voor woonboten op de (potentiele) nautische knelpunten. Wij menen, dat in ieder geval op de drukst bevaren gracht, de Prinsengracht, het van groot belang is op termijn te komen tot een afmeer situatie aan één zijde.. Wij zijn van mening dat door de juridische borging van deze (resterende) ligplaatsen in een bestemmingsplan het in de toekomst zeer moeilijk, zo niet onmogelijk wordt de doorvaarbaarheid van de Prinsengracht te bevorderen.

Het onderzoeksrapport "Drukke op de Prinsengracht" onderschrijft waarom deze ruimte nodig is: ondanks het feit dat het aantal vaarbewegingen niet is toegenomen in de periode 2004-2010, is de "gevoelsoverlast" in met name de rakken Amstelveld en Noordermarkt dat wel. Klaarblijkelijk is de inrichting van het onderzochte rak nabij het Anne Frankhuis, waarbij de woonboten slechts aan één zijde van de gracht liggen, van groot belang om de doorvaarbaarheid te bevorderen en de overlast te verminderen. Het zou in de toekomst mogelijk moeten zijn om een dergelijke situatie op meer nautische knelpunten te realiseren en het concept-ontwerpbestemmingsplan laat in de huidige vorm die ruimte niet toe.

Overigens willen wij nog wel opmerken dat de suggestie van de onderzoekers rondvaartboten met stillere motoren uit te rusten wat ons betreft overbodig is. Reeds dienen motoren van rondvaartboten aan wettelijke geluidsemissie eisen te voldoen en een aantal reders vaart thans met nog stillere dieselmotoren, op aardgas, elektrisch en in de toekomst op waterstof.

De branche toont zich een warm voorstander van de introductie van een geluidsemissie normering voor de pleziervaart vermits hier dan wel afdoende op wordt gehandhaafd.

23-06-11
11-
Proj. BW
11-42664
Jc



VERENIGING AMSTERDAMSE RONDVAARTREDERIJEN

Wij hopen hiermee onze zienswijze op het concept-ontwerpbestemmingsplan voldoende verduidelijkt te hebben maar zijn vanzelfsprekend bereid een nadere toelichting te geven.

Tenslotte willen wij nogmaals onze teleurstelling uitspreken, dat de brug over de Keizersgracht bij de Utrechtsestraat de komende jaren niet op doorvaarthoogte wordt gebracht. Dit levert onnodig veel drukte op de Prinsengracht op.

Met vriendelijke groeten,

VAR

Ramón van der Storm

VEVAG

Felix Gurtmann

Aan: Stadsdeel Centrum
Onderwerp: t.a.v. Nico Karsijns

Geachte heer Karsijns,

De leefbaarheid op Wittenburg en Kattenburg wordt niet veroorzaakt door de onafzichtelijke nieuwbouw uit de jaren zeventig en tachtig. Integendeel, de Kattenburgervaart en het groen daaromheen geeft de buurt haar kwaliteit en betekent een prettige ontmoetingsruimte.

Deze ader van de leefkwaliteit van Kattenburg en Wittenburg vullen met woonboten betekent een enorm verlies voor deze buurt. Er wordt gespeeld, gevaren, gevist, mensen ontmoeten elkaar. Er staan bankjes langs de hele vaart aan beide kanten, bedoeld om er van het water te genieten. De recreatieve functie van deze strook wordt teniet gedaan als de vaart gevuld is met woonboten.

De verlenging van de Dijksgracht ten behoeve van woonboten én ten behoeve van de ontsluiting van het Storkterrein zou daarentegen wél een aanvulling zijn voor de buurt.

De doorstroom in de vaart is niet voldoende om het water fris te houden, blijkt uit onderzoek van Waternet. We hebben deze buurt gekozen zodat onze kinderen ook op het water kunnen spelen. Een goede kwaliteit van het water is daarvoor noodzakelijk.

Om de buurt enigszins te upgraden worden sociale huurwoningen verkocht en in het verlengde hiervan verwachten wij ook een accentuering van de openbare ruimte bij het water zoals bij de Kippenbrug door meer groen en recreatieve ruimte.

Tot slot, iedereen (politie, wijkcentrum, bewoners) doet zijn best deze voormalige achterstandsbuurt te verbeteren. Het zou een stap in omgekeerde richting zijn om de buurt de Kattenburgervaart als openbare leefruimte te ontnemen.

Met vriendelijke groet,
Marc van Wees
Bewoner Tweede Wittenburgerdwarsstraat

Aan: Karsijns, Nico
Onderwerp: aanlegsteigers rondvaartboten

Geachte meneer Karsijns,

als bewoner van de Prinsengracht maak ik ernstig bezwaar tegen het bouwen van aanlegsteiger(s) bij het Amstelveld of tussen Vijzelstraat en Reguliersgracht aangezien dit voor de bewoners erge overlast zou veroorzaken. Per tram, fiets of lopend zijn de meeste buurten in het centrum prima bereikbaar.
Hoogachtend,
Eva Kleiweg de Zwaan

Onderwerp: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte Hr./Mevr. N Karsijns,

Middels deze email zou ik graag van de mogelijkheid tot inspraak gebruik willen maken inzake het concept ontwerp bestemmingsplan water.

Ik ben eigenaar van Woonschip Tjalk Elisa, Amstel 75F 1018EK ter hoogte van de Magere Brug. Het schip ligt op 8 meter van de brug aan de walkant ter hoogte van huisnummer 75.

Vooralseerst wil ik graag kenbaar maken dat er de nodige onrust ontstaan is bij mij: Het plan zoals het ligt is onduidelijk, het is dan ook onduidelijk of het mijn ligplaats in de toekomst zal raken. Derhalve ageer ik tegen het plan middels dit schrijven

Redenen:

- Op dit moment is er sprake van waardevermindering van mijn woonschip door de mogelijkheid dat het schip daar in de toekomst wellicht niet meer gewenst is.. De ligplaats vertegenwoordigd immers het grootste waarde van het geheel. Niet dat ik van plan ben mijn schip te verkopen, maar de periode kan zoals ik het nu zie 10jaar (of langer) voortduren en dat is een lange tijd.
 - Er is onrust bij mij ontstaan, kan ik hier blijven wonen?
 - Ook 100jaar geleden lagen er al prachtige vrachtschepen op deze lokatie. Mijn Tjalk is grotendeels in authentieke staat (ex tuigage, het is in de jaren 50 gemotoriseerd met een samofa die nog altijd functioneerd) en ik ben dan ook van mening dat het schip prima in het straatbeeld past.
 - Daarnaast is de tjalk laag, waardoor het uitzicht op de magere brug mijns inziens niet belemmerd wordt.
 - Woonschepen zijn ook een (toeristische) attractie en passen absoluut in het stadsbeeld: Dagelijks wordt het schip gefotografeerd, worden er vragen gesteld aan ons en trekken hordes lachende mensen voorbij.
 - Mijn woonschip nu al op 8meter afstand van de magere brug, en achter het schip, richting Nieuwe Keizersgracht, is nog ruimte zodat de 10meter afstand eenvoudig gerealiseerd kan worden. Vanwege onduidelijkheid weet ik echter niet of dit naar achter gaan aan de orde kan zijn? (Wellicht komen de schepen die bij die brug aan de nieuwe keizersgracht wel mijn kant op in het uiteindelijke plan en dan ben ik daarna aan de beurt te vertrekken??)
-
- Ik heb het bijzonder goed naar mijn zin on ons 'wijkje' bij de magere brug, beide met wal- en woonbootbewoners is het een erg sociale buurt en ben geenszins van plan vrijwillig mee te werken aan een eventueel vrijwillig vertrek in de toekomst.
 - Verder ban ik bang dat, indien er sprake van is dat mijn schip niet gewenst is op de huidige lokatie en vrijwillige medewerking niet gebeurd, er op enig moment dwang toegepast zal worden.

Graag zou ik u tot slot een alternatief willen aandragen: Onlangs de in erbarmelijke staat verkerende ark naast mij voor een laag bedrag van de hand gegaan. Een gemiste kans lijkt me:

Indien de gemeente deze ark gekocht zou hebben en om hem op een andere lokatie weer aan te bieden zouden een aantal zaken bijna kostenloos gerealiseerd zijn:

- Door het ineen schuiven van resterende woonboten zou het eventuele 'probleem' bij de magere brug en de bug aan de nieuwe keizersgracht direct opgelost zijn door woonboten wat in te schuiven naar elkaar. (De ark ligt alleen dus er zou direct meer dan 12 meter extra ruimte ontstaan zijn!)
- Geen onrust bij de overige woonbootbewoners
- Geen waardevermindering van woonschepen voor de komende jaren van onzekerheid(!)
- Als gezegd, geen (hoge) kosten voor gemeente
- Niemand hoeft (al dan niet vrijwillig) te vertrekken

Naar mijn mening is er genoeg beweging in de markt, er staan regelmatig op vele lokaties woonboten te koop en op deze manier zouden wensen uit het plan zeer eenvoudig, goedkoop etc. uitgevoerd kunnen worden en wellicht een nog kortere tijd! Daarnaast: Wellicht is het een idee (illegale) verhuur van woonboten aan toeristen aan te pakken. Dit geeft namelijk overlast, vaak worden woonschepen minder onderhouden en deze schepen evt. op een nette manier weghalen heeft minder emotionele gevolgen dan iemand uit zijn/haar buurt weghalen...

Gaarne ontvang ik een ontvangstbevestiging van uw kant?

Met vriendelijke groet,
Jorden Raijmakers

Inspraakreactie, Zienswijze, Concept-ontwerbestemmingsplan Water.
per mail en per brief.

Geachte deelraad Stadsdeel centrum

onderwerp : Extra ligplaatsen tussen brug 65 en 66, Prinsengracht.

SPREIDING WOONARKEN/SCHEPEN, GEEN CONCENTRATIE.
ZICHT OP HET WATER

De letterlijke woorden van mevr. J. van Pinxteren de afgelopen inspraakavond
afgelopen 15 juni.

Met deze woorden en inhoud van het concept ontwerpbestemmingsplan
Water is uw plan voor het plaatsen van twee arken/schepen aan de oostelijke
zijde van bovengenoemd rak strijdig, onlogisch en zeer onwenselijk.

REDENEN.

A) Concentratie (dus niet de gewenste spreiding)

Het bovengenoemde rak (tussen brug 65 en 66) meet ongeveer 170 meter. In
het rak liggen op dit moment 9 woonarken/schepen en bedrijfsschepen. Als er
twee arken tussen geplaatst moeten worden betekent dat:

- 1) verplaatsen van de bestaande arken/schepen en het maken van nieuwe
aansluitingen etc.
- 2) De door u zelf gewenste afstand tussen de arken/schepen kan niet
gehandhaafd blijven
- 3) De gewenste afstand van 15 meter tot een brug wordt nu al niet gehaald en
zal kleiner worden

Dus: In tegenspraak met uw eigen uitgangspunten. Dit is concentratie, geen
spreiding.

B) Zicht op het water (door U gewenst) zal geheel verdwijnen.

Dit gedeelte van de prinsengracht wordt druk bewandeld en 'befietst' door
Amsterdammers, dagjesmensen en toeristen. Het ligt aan het Johnny
Jordaanplein, Woonbootmuseum en de 9 straatjes. Door uw plan is er,
letterlijk, geen meter zicht meer op de gracht. En dat op een locatie die een
"trekker" van formaat is.

Dus: In tegenspraak met uw eigen uitgangspunten.

Stadsdeel Centrum
d.d. in: 24-06-11
Reg.nr.: 11-
Beth. ambt/akb

De Prinsengracht is de drukst (of een van de drukste) vaarroutes van Amsterdam. Het rak (tussen brug 65 en 66) meet ongeveer 170 meter. Doordat de afstand van woonschip/ark van 15 meter tot de brug nu al niet gehaald wordt kunnen alleen door ervaren schippers op kleine pleziervaartuigen de linker en rechter doorgangen van de bruggen worden benut.

Het scheepvaartverkeer maakt bijna uitsluitend gebruik van de 'hoofddoorgang'. Op dit moment is het rak met 2 rondvaartboten en 1 pleziervaartuig die in dezelfde richting varen 'vol'. Bij beide bruggen moeten de boten terrugslaan om verkeer uit andere richting voor te laten gaan. Afgezien van diesel uitstoot, herrie etc worden de woonschepen/arken dagelijks geraakt door onhandig manoeuvrerende (rondvaart) boten. Kleine vaartuigen en de waterfietsen (de verhuur is vlakbij) raken veelvuldig in het nauw. Nogmaals het rak is slechts 170 meter!

In de huidige situatie is de ruimte tussen de woonschepen/arken de enige plek om uit te wijken en voor elkaar te wachten. Met nog meer woonschepen/arken is deze mogelijkheid volledig verdwenen. Een onwenselijke en gevaarlijke situatie op dit druk bevaren stuk gracht.

Informeert u vooral bij waternet en waterpolitie over dit onderwerp!.

Dus: In tegenspraak met uw veiligheidsbeleid.

Vanzelfsprekend zal ik bovengenoemde punten ook in de rest van de procedure inbrengen. Dat betekent bij de inbrenging zienswijze en eventuele juridische procedures.

Oplossing. Het volgende rak, richting de Amstel, meet ongeveer 300 meter en daar ligt geen enkele woonboot, misschien volgt dit uit een vorig bestemmingsplan. Gezien het huidige ontwerpbestemmingsplan kunt u dat dan veranderen. Dat past uitstekend in uw doelstelling van spreiding, zicht op het water en veiligheid op het water.

Hoogachtend

A.Wels

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

ontv. bev.:	Ja
afgeht:	

Geachte heer/ mevrouw Karsijns,

Met enige verbazing en ook wanhoop heb ik begrepen dat er plannen zijn om een aanlegsteiger aan de Prinsengracht te hoogte van de Noordermarkt te realiseren.

Wij wonen met ons gezin (2 kinderen) in een huurwoning aan de Noordermarkt. De Noordermarkt is 'nog' een fijne plek. Er wonen en spelen kinderen op het plein, er is twee keer in de week markt, er zijn kroegjes maar op zondag is het rustig, af en toe is er een evenement. Alles nog net in een juiste balans. Een plek in de Jordaan die het bezoeken waard is juist omdat alles er nog in balans is. Het is er geen kermis. Er wonen nog 'gewone mensen'. Juist daarom is het er mooi en bijzonder, ook voor toeristen. Door het tot trekpleister voor boottochtjes te maken zal de balans verstoord worden. Het zal opgeslokt worden door dagelijkse 'centrum activiteit' en daarmee zijn charme, authenticiteit en daarmee direct ook zijn aantrekkingskracht verliezen. Precies wat niemand wil, ook u van de gemeente niet.

Natuurlijk zijn er ook de persoonlijke belangen. Geluidsoverlast, drukte, parkeerdruk, onveiligheid voor de kinderen, enz.

U snapt het, wij zijn tegen dit (in onze ogen wat opportunistische) plan en zullen alle initiatieven tegen dit plan steunen.

Wij hopen dat de belangenafweging opnieuw gemaakt kan worden. Bijvoorbaat dank!

Hartelijke groet,

Rokus

Geachte Heer Karsijns,

Ik was aanwezig op de informatieavond in de beurs van Berlage. Een prima verzorgde avond, compliment.

Ik heb twee punten die ik graag zou willen inbrengen:

1. De nota bestrijdt het ""grondgebied"" van stadsdeel centrum dit betekend dat de grens in het midden van het water van de singelgracht ligt. Aan deze Singelgracht ben ik woonachtig. Ik constateer dat uw stadsdeel en het stadsdeel Zuid er geheel andere werkwijze en visie op nahouden, dit betekend dat wij als bewoners te maken hebben met twee staddelen voor 1 stukje water, deze stadsdelen hebben geen of onvoldoende overleg gehad over de zaken die hier op dit stuk water spelen. Wij als burgers zijn daar de dupe van omdat we met twee verschillende instanties te maken hebben. Wij nemen ook aan dat het zo genaamde Unesco gebied, zeker niet in het midden van de singelgracht ligt en dat het dus onverteerbaar zou moeten zijn, dat Zuid de ene na de andere illegale commerciële activiteit op de kade en in het water (aan haar zijde) toestaat, zaken die haaks staan op uw visie en die van de Unesco. Ik geef dringend in overweging de grens van het plangebied water te verleggen van het midden van het water naar de wallekant van de singelgracht. Zodat het hele water onder deze nota valt. Dit voorkomt vele bezwaar procedures in het vervolg proces.....
2. Van een heel andere orde is de situatie dat u een op en afstap voorziening plant op de lijnbaansgracht nabij de vijzelgracht. Ik vind dat zeer onverstandig, deze op en afstap voorziening komt te liggen in een doodlopend stukje gracht (dat betekend dus veel gedraai en gedoe.....) maar wat erger is op deze plek zit een verbinding watertje tussen de singelgracht en de lijnbaansgracht, dit watertje is lang en smal en voorzien van sluizen. Het is ONMOGELIJK aldaar van twee kanten te komen en elkaar te passeren. Verder is het onmogelijk als je dat watertje invaart te zien wat er van links en rechts komt aan het einde van het watertje, dat heeft al vaak geleid tot "bijna" ongelukken mede omdat aan de singelgrachtzijde de steiger van de Canalbus zit.... Door het openen van een op en afstapvoorziening, wordt aldaar het verkeer meer, het draaien meer en veroorzaakt het stadsdeel hiermede een verergering van de onveilige situatie. Ik verzoek u dus deze op en afstap plek (die bovendien dus ook heel onlogisch is...) te schrappen van uw lijst.

Ik verneem graag hoe u mijn bovenstaande twee punten gaat behandelen,

Met vriendelijke groet,

D. Reichel

Stadsdeel Centrum
d.d. nr: 23-06-2011
Reg. nr.:
Beh. ambt:
Projecten BW

Aan: Stadsdeel Centrum
Onderwerp: t.a.v. Nico Karsijns

Geachte heer Karsijns,

Sinds één jaar wonen wij met onze twee kinderen zeer tevreden op de Tweede Wittenburgerdwarsstraat 12.

Zorgvuldig uitgekozen, dicht op het water in een doodlopende straat in een leuke buurt. Zoals de situatie nu is, hebben wij zicht op het water aan de voorkant en aan de achterkant. Als er woonboten in de vaart komen dan nemen deze boten het meeste zicht op het water weg omdat de vaart zo smal is. De vaart is 19 meter breed en een woonboot met trap is minimaal 7 meter. Ervan uitgaande dat de pleziervaart die er nu ligt naar de overkant verplaatst wordt, blijft er een klein gangetje in het midden over van een meter of 5. En hebben wij alleen nog zicht op dek van schip of dak van ark. Met woonboten en pleziervaart in deze smalle vaart wordt het overvol en die situatie is net zo ongewenst als elders in de stad.

Verheugd waren wij toen de bestrating en beplanting verbeterd werden bij de Kippenbrug. Het is de bedoeling van deze verbetering om het aantrekkelijker te maken om aan het water te vertoeven. Prima idee, maar haaks daar tegenover staat het idee om vervolgens boten in de Kattenburgervaart te leggen.

Er staan bankjes langs de hele vaart aan beide kanten, bedoeld om er van het water te genieten. De recreatieve functie van deze strook wordt teniet gedaan als de vaart gevuld is met woonboten.

De doorstroom in de vaart is niet voldoende om het water fris te houden, blijkt uit onderzoek van Waternet. We hebben deze buurt gekozen zodat onze kinderen ook op het water kunnen spelen. Een goede kwaliteit van het water is daarvoor noodzakelijk.

Architectonisch gezien is de buurt niet zo aantrekkelijk, het water compenseert dit gebrek aan sfeer en leefbaarheid. De buurt staat niet zo positief bekend en het 'dumpen' van woonboten is daar debet aan. Minder water, minder openbare ontmoetingsruimte, minder woonkwaliteit. Om de buurt enigszins te upgraden worden sociale huurwoningen verkocht en in het verlengde hiervan verwachten wij ook een accentuering van de openbare ruimte bij het water zoals bij de Kippenbrug door meer groen en recreatieve ruimte. Oftewel, we zijn niet op Wittenburg gaan wonen omdat we zo dol zijn op nieuwbouw uit de jaren tachtig. Water en groen maken de buurt leefbaar. Woonboten hebben een bredere vaart nodig met een betere doorstroom dan de Kattenburgervaart. Het betreft dus niet het oplossen van een probleem maar enkel het verplaatsen of erger nog het creëren van een ongewenste situatie.

De verlenging van de Dijksgracht ten behoeve van woonboten én ten behoeve van de ontsluiting van het Storkterrein zou daarentegen een aanvulling zijn voor de buurt.

In afwachting van uw reactie, verblijf ik.

Met vriendelijke groet,

Marijne van Dam

Stadsdeel Centrum	Kopie naar:
d.d. nr. 26-06-	
Reg. nr.:	
Bev. antw.:	
Projecten	
afg. leiding: -1-7	
doos nr. 11-	
ontv. bev. 2A	
afg.:	



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Richard van de Steeg
 Adres: Wittenburggracht 7
 Telefoonnummer: 06 5152832
 E-mailadres: richard.van.de.steeg@hotmail.com
 Namens: mijzelf

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

- * grondwiel / overlast
- * milieuvriendelijk → stilstand water
- * aantesten besloten stadsgezicht
- * versterkt breed gebied
- * uitstoot houtkachels → geen handhaving
- * ontwerp straat en wijk: geen handhaving



[Handwritten signature]

Beste karsijns, nieuw

Onderwerp: aanlegsteiger vóór de Noordermarkt.

Urgentie: Hoog

Zaken nr.	11-4266d
Wett. type	ja
datum	

Beste heer karsijns,

Ik ben fel tegen de aanleg van een steiger tegenover mijn huis op de Prinsengracht vóór de Noordermarkt..

Het is al zoveel herrie met die boten die veel te hard varen en al die rot muziek spelen en lallen. En dan wil ú daar ook nog eens een aanlegsteiger maken. Er zijn al genoeg kermisplaatsen in de stad. Laat ons aub een beetje met rust.

Je kunt met mooi weer nauwelijks je ramen open hebben.

En wat ik nog eens denk is dat al die (dronken) jongens daar nog eens lekker gaan pissen.(excusez le mot)

Laat ons in Godsnaam een beetje rust hebben en maak er geen kermis van, dus OOK GÉÉN AANLEGSTEIGER.

Met vriendelijke groet,

A.E. Mijnaerends

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en

afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: Mr. T.A.C. van Hartingsveldt

Onderwerp: inspraak reactie Bestemmingsplan WATER

tav medewerker Karsijns

beste
 bij deze verzoek ik u dringend e doch beleefd **FLOATLANDS**
IN HET BESTEMMINGSPLAN OP TE NEMEN.

D.z. piepschuimen eilanden (omgeven met zo'n kleinmazige visnet, dat 't piepschuim niet in het grachtenwater komt) waarop planten(zaden) zich kunnen ontwikkelen.

We hebben er ooit een schip meegebouwd voor de bruiloft van Simon Vinkenoog.

Eerder is dit idee als zinnig ervaren voor zowel broedende watervogels (die het nu veelal met plastic (moeten) doen of op ondergelopen bootjes) en tegelijkertijd kan het dienen als reddingsboei voor in het water gevallen dronkaards, veelal engelse toeristen die zichzelf dan kunnen redden.

Floatlands zijn een verrijking op het water, 'n prachtig gezicht als vrijhoudertje tussen de woonboten **MET UITZICHT OP HET WATER**

Het is een oud plan, wat veel te weinig nog is toegepast

Meen wegens plaatsgebrek, maar nu men doende is meer zicht op het water te creëren is het een uitstekende aanvulling.

m vr gr JOYze hoogland

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

dossier nr.:	1-731.115
ontv. bev.:	11-4266 d
afgoh.:	ja

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan

omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: J.Huizing.....

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Saam ChimAdres: 3^e Wittenburgerdwarsstraat 12

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: G. Larsen

Adres: Rooststraat 6

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M-C BaertsAdres: Bootsstraat 12

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H. BrinkmanAdres: Boatstraat 4

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. Schenkel

Adres: Wittenburgseplein 40 A

Stadsdeel Centrum

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: R. Zonneville

Adres: Wittenburgerhul 27

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor ~~niet~~ geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: R. van de Steeg Adres: Wittenburger gracht 7

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: D. Prank Adres: Jan Witheijnstr. 24

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: C.E. Dinega Achiso Adres: Kaenwaerf 3, 1018TU



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Pauline Lemberger

Adres: Prinsengracht 144 (WS)

Telefoonnummer: 06-24311001

E-mailadres: PLemberger@Hotmail.com

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

zie Bezwaarschrift

aangehecht

[Handwritten signature]

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: S.B. ZantmanAdres: Kattenburgershof 18

26 juni 2011

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- De Kattenburgervaart is een klankkast door de bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl, een rijksmonument uit 1663. Ik woon in gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Er is nu al geluidsoverlast. Dit staat ook in politierapporten. Er is al van alles gebeurd om het geluid te dempen. O.a. zijn bankjes weggehaald, is de kade met groen heringericht, is een stopverbod op de kade ingesteld.
- Mijn appartement heeft alleen ramen aan de kant van de vaart. Mijn woonkamer en slaapkamer bevinden zich dus aan de vaart. Er is geen achterkant waar ik mij stil terug kan trekken. Alles wat op de vaart gebeurt heeft een direct effect op mij. Het is gehorig op de vaart, er is geluidsoverlast. In het weekend kan ik nu al niet 's nachts met het raam open slapen.
- De woonboten komen onder mijn raam te liggen. Ook verder verwijderd zou dit geluidsoverlast geven, gezien het geluidsversterkende karakter van water.
- Meerdere leden van de stadsdeelraad, waaronder Fred Kramer, Joop Lahaise en Nelly Duijndam, hebben deze klankkastwerking en de geluidsversterking die dit veroorzaakt al geconstateerd. Dit was voor hun de reden om het plan voor steigers voor plezierbootjes niet aan te nemen.
- Voor de oude stad bestaat een verordening, dat niet zo maar op de achtererven een parkeerplaats of andere bebouwing mag komen. Dat aan de achterkant van een pand rust en ruimte met frisse lucht moet zijn. Willekeur wordt zo uitgesloten.
- in het recentelijk vastgestelde Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden is voor de woningen rond de Kattenburgervaart de functie 'wonen' gehandhaafd. In de rest van de binnenstad bestaat deze functie niet.
- Recentelijk heeft onderzoek aangetoond, zie de Telegraaf van 14 juni jl., dat geluid zelfs dodelijk kan zijn voor mensen: De Telegraaf "Geluidsstress dodelijk".

2. Milieuoverlast en Leefomgeving

- Woonboten stoken houtkacheltjes. Zoals gezegd heeft mijn woning alleen ramen aan de kant van de vaart. Deze ramen liggen op het noord/noordoosten. Vier van de vijf dagen in de winter komt de wind uit het noorden tot noordoosten. Een woonboot met rokend houtkacheltje onder mijn raam? Waar komt mijn frisse lucht vandaan? En de stank? En de roet en het fijnstof? Slecht voor mijn gezondheid, en een goede woonomgeving. Zoals het stadsdeel zelf heeft meegedeeld aan de bewoners van de Nieuwevaart, kan zij de woonbootbewoners niet verbieden hun houtkacheltjes te stoken.
- De Kattenburgervaart heeft nagenoeg stilstaand water. Er is geen doorstroming, de vaart is niet aangesloten op gemaal Zeeburg. Waternet raadt om deze reden af hier woonboten neer te leggen.

- Bij De Paerl ligt in de grote dode hoek bijna altijd drijfvuil. Waternet is hiervan op de hoogte.
- Vervuiling van het water. Alles wat in de vaart terecht komt, blijft in de vaart. Dit geldt voor het lood en andere metalen dat van de woonboten door het regenwater in de vaart terecht zou komen. Om niet te spreken over de fecaliën. Woonboten zijn niet aangesloten op het riool, ondanks de wetgeving. Gezien de discussie over de kosten zal dit ook in de toekomst niet snel het geval zijn.
- Woonboten in de vaart plaatsen is tegenovergesteld aan de doelstelling van het waterplan aangaande waterkwaliteit. Woonboten hier is slecht voor de waterhuishouding, er zijn onvoldoende afvoermogelijkheden.
- En dan heb ik het nog niet over de bescherming van de cultuurhistorische waarde, en het zicht op ons gebouw De Paerl. De charme van de buurt is de brede vaart met ons pand uit 1663. Iedere dag staan toeristen foto's te nemen, en komt er een bootje met toeristen langs. Om niet te spreken van de buurtbewoners die van deze groene oase genieten. Kinderen spelen, vissen, ook ouderen. Mensen zitten aan de rand van de vaart. Broedende futen, eenden, meerkoeten.
- Dit maakt een woonomgeving leefbaar. Dit teniet doen door woonboten te plaatsen op deze plek, is desastreus voor de leefomgeving.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd bij de opstelling van de Visie de Kattenburgervaart ongeschikt verklaard als woonbootlocatie mede vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. De twee parkeerzones zijn een zone geworden. Hierdoor wordt de illusie van een lage parkeerdruk op Wittenburg gewekt. Echter in zes jaar is de parkeerdruk alleen maar groter geworden.
- Met nog meer extra parkeerdruk van woonbootbewoners zal ik als vrouw mijn auto op Oostenburg parkeren moeten parkeren? Ruim 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt is dit geen optie. Ook hierover zijn politierapporten. Bij mij voor de deur op de Wittenburgergracht is al bijna nooit een parkeerplaats vrij, mede gezien de overloopvergunningen uit de Plantagebuurt, en de mensen met een tweede auto uit die buurt die hun auto op de Wittenburgergracht zetten vanwege lager parkeertarief en vrij parkeren na 21:00 uur en op zondag.

4. Zicht op het beschermd stadsgezicht/rijksmonument De Paerl

- Woonboten in de Kattenburgervaart plaatsen is tegengesteld aan een van de doelstellingen van het Waterplan, meer zicht op het beschermd stadsgezicht. Rijksmonument De Paerl, een bierbrouwerij uit 1663, is onderdeel van het beschermd stadsgezicht.
- Door woonboten in de Kattenburgervaart te plaatsen wordt het zicht op het beschermd stadsgezicht, De Paerl en het laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg, ontnomen. Dus minder zicht op het beschermd stadsgezicht.
- Woonboten in de Kattenburgervaart plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden waarin juist wordt gesteld dat er 'Regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Deze regels zijn van toepassing op het hele plangebied en beperken zich niet tot het deel dat beschermd stadsgezicht is.' En: 'Omdat het water bijdraagt aan het typisch Amsterdamse karakter van het

plangebied dient de waterstructuur van dit voormalige havengebied beschermd te worden. Privatisering van het water en de walkant dient te worden vermeden om dit karakter niet aan te tasten. Dempingen en het bouwen van steigers is daarom niet toegestaan”.

- De Paerl is een rijksmonument. Wij mogen nog geen raam veranderen, of om het pand veiliger te maken de brievenbussen in een raam of voor het pand plaatsen, doch het zicht op het pand mag wel door een woonboot verdwijnen.

5. Zorgvuldige belangenafweging/procedure Visie op het water

- Bij een belangenafweging wordt gekeken naar de verschillende belangen. Vier woonboten neerleggen in het brede stuk vaart bij De Paerl betekent het plezierig wonen onmogelijk maken voor de bewoners van De Paerl en de bewoners van de Wittenburgerkade. Alles bijelkaar zo'n 100 gezinnen. Voor mij als bewoner van De Paerl, en mijn medebewoners geldt dan ook nog dat wij alleen ramen aan de vaart hebben.
- In de grachtengordel gaat het niet om leefbaarheid voor de bewoners, maar om zicht op het water, op het beschermd stadsgezicht. Van een zorgvuldige en redelijke belangenafweging is hier geen sprake. Om deze reden kan de Kattenburgervaart niet als woonbootlocatie worden aangewezen.
- In het conceptwaterplan wordt gesteld dat de huidige locaties zijn vastgesteld in de Visie op het water van de binnenstad. Alleen de bewoners rond de Kattenburgervaart, direct belanghebbenden, zijn destijds niet betrokken door het stadsdeel. Ik heb geen inspraak gehad. Dit terwijl zoveel mogelijk overeenstemming met de bewoners als een belangrijke voorwaarde wordt genoemd voor het waterplan.
- Op de kaart van de inspraak was de Kattenburgervaart niet vermeld als woonbootlocatie. Ook is de Kattenburgervaart niet vermeld in de memorie van antwoord, wat wel had moeten conform het vigerende inspraakreglement. Pas maanden later na het aannemen van de Visie bleek de Kattenburgervaart opeens woonbootlocatie te zijn geworden! Procedurefoutje! De betrokken ambtenaar heeft medio april 2011 meegedeeld dat 'de vaart op een vreemde manier in het plan is gekomen'.
- De besluitvorming eind 2005 onder druk van de VVAB bestond uit het verwijderen van de meeste nieuw aangewezen woonbootlocaties in de grachtengordel. Deze nieuwe locaties werden niet verwijderd omdat het de van invloed zou zijn op het woongenot van de individuele bewoners, maar omdat de VVAB eigenlijk de woonboten uit de grachtengordel weg wil hebben. Al met al had het proces weinig democratisch gehalte.

Ik verzoek u gezien bovenstaande bezwaren om de aanwijzing van de Kattenburgervaart als toekomstige woonbootlocatie ongedaan te maken, en de vaart als woonbootlocatie te schrappen uit het concept-ontwerpbestemmingsplan Water.

Met vriendelijke groet,


Marijke van Bodengraven

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

← ALLES HANGT METALES SAMEN, MEEN DUKSBART + WITTENBURGSLAART + OP/AFSTAP PLAATSEN COU MEE.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: KINUD HEIDEHOOTWIJAdres: KATTENBURGEBELT 44Handtekening: Datum: 24-6-2011

FYSIEK NIET MOEGLIJK ERKJW
DETERE ALTERNATIEF GRACHTEN
- GEBOUWING ALS ALTERNATIEF
- SCHOUW + EERLIJKE
HELPERECHTELIJ

7. WOONBOOTGEWOENEN WILLEN NIET WEG UIT DE GRACHTEN
8. HET IS DE VRAAG WIE ER "DETERE" VAN WILDT NIET DE NEERBOEBEKEN

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: G.T. Dekker

Adres: Waarigat 14

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

1 extra stikstofdepositie als gevolg van extra ververbewegingen van de woonboten plus aantrekkend verkeer

Naam: S. Kieft-Sandstede

Adres: Dijkantwaf 63

Handtekening: S. Kieft

Datum: 26-06-2011

3 aantrekkend verkeer (vaten) als gevolg van zwervend vrijkomend bij woonboten



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - ☒ u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Martin van Geel

Adres: Wittenburgergraacht 43

Telefoonnummer: +31653399891

E-mailadres: mg1@feyenoord.nl

Namens: Alle bewoners van "de Paerl"

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Event. woonboten Kattenburgergraacht

- ① Geluidsoverlast
- ② Negatieve invloed op flora/fauna
- ③ Geen plaats of te weinig voor huidige botjes
- ④ Waard-vermindering duur aangekochte appartementen
- ⑤ Veel te weinig ruimte voor eventuele woonboten
- ⑥ Brugges die in de gracht liggen zijn veel te laag voor event. woonboten
- ⑦ Er wordt niemand een plezier gedaan, ook event. woonboot-bewoners

Kortom: Plaats is onmogelijk !

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Mw. C. M. Temme Adres: Kattenburgerhof 26

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: L. KROLAdres: WITTENBURGERKade 39

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M. Brouwer

Adres: kattenburgerhof 79

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Tessa Kemrda Adres: Kattenburgerhof 52

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: G. van Schiek Adres: Kattenburgershof 83

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: MIDDEBERG-DE JONGH

Adres: KATTENBURGGEULSTRAAT 232

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:F. van Eyck..... Adres:Wittenburgedreef 2.....

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkotten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M.J. Glans

Adres: Wittenburgervaart 2

Gemeente Amsterdam
 Stadsdeel Centrum, sector Middelen
Afdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken
 Postbus 202†
 1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 27 juni 2011

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik bezwaar tegen het besluit van het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum om op- en afstapvoorzieningen zoals vermeld in het projectbesluit van 29 juni 2010 te bouwen. Gezien mijn woonadres richt mijn bezwaar zich specifiek op de op- en afstapvoorziening ter hoogte van de noordermarkt.

Ik woon op een nabijgelegen woonschip aan de Prinsengracht.

Mijn bezwaar tegen de aanleg van op- en afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter lang heeft de volgende grondslagen:

- Inbreuk op mijn woongenot door de toestroom van toeristen en de toename van stank en lawaai door rondvaart- en andere commerciële boten als gevolg van de extra vaarbewegingen in mijn directe omgeving.
- Te verwachten waardedaling van mijn woning door bovenstaande.
- Het tegen de wil van en zonder overleg met direct belanghebbenden (de bewoners) vaststellen van dit projectbesluit ter verdere intensivering van het watergebruik. Bewoners aan en in de grachten zijn al jaren tegen de intensivering van het watergebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld het jaarlijks toenemende aantal klachten van overlast, zoals bekend bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (nu Waternet).
- Het ontbreken van een deugdelijke onderbouwing van de stelling dat intensivering van het watergebruik gewenst, dan wel noodzakelijk is.
- Het beleid is niet in lijn met de uitkomsten van de onderzoeken van de Gemeente.
- De grachten kunnen, vooral in de zomer, geen extra vaarbewegingen meer aan. Er wordt niet voor niets ieder jaar een stijging van klachten door de overlast geconstateerd.
- Afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter willen plaatsen in ieder rak en om te beginnen met de genoemde locaties in dit projectbesluit is niet in lijn met het beleid van de Gemeente om zeer terughoudend op te treden tegen het plaatsen van nieuwe steigers (Nota 'Kade- en Oevergebruik' 1995).
- Het beleid is eenzijdig gericht op de belangen van de commerciële partijen.
- Handhaving schiet nu al ernstig te kort, wat eerst op orde gebracht zou moeten worden voordat gedacht wordt over beleid tot verdere intensivering.

Mijn visie op de ruimtelijke onderbouwing van de Gemeente inzake op- en afstapvoorzieningen

I Wat is een op- en afstapvoorziening?

In deze alinea wordt gesteld dat het om een klein bouwwerk gaat, zonder aan te geven op welke objectieve grond is bepaald wat een klein dan wel groot bouwwerk is.

Nu het gaat om bouwwerken van 20-40 meter per rak (gemiddelde lengte van een rak is 150-200 meter), kun je niet spreken van een klein bouwwerk. Zeker niet als je constateert dat een dergelijk bouwwerk groter is dan de meeste woonboten.

Ook wordt in deze alinea gesteld dat er een afmeerverbod komt voor andere vaartuigen dan rondvaartboten. Hierbij wordt niet gemeld hoe men denkt dit te handhaven na 23:00 als de pleziervaart nog ruimschoots aanwezig is. De afgelopen jaren is er weinig tot geen toezicht overdag en na 23:00 in het geheel niet. Te verwachten is natuurlijk dat de steiger wordt gebruikt om te recreëren en groepen hangjongeren aantrekt die de steiger als "terras" gaan gebruiken.

II Visie op het water

Het stadsdeel stelt in deze alinea dat het veel belang heeft bij het goed regelen van het dynamisch gebruik, waaronder het tegengaan van overlast te water. Er wordt echter nergens vermeld hoe het stadsdeel dit denkt te gaan doen. Daarnaast spreekt de Gemeente over het verder intensiveren van vervoer over water, terwijl het enige dat de afgelopen jaren is geïntensiveerd is de overlast door toenemende drukte. Door deze op- en afstapvoorzieningen te realiseren zal hiermee ook de overlast worden geïntensiveerd.

In deze alinea wordt verder gesteld dat de stedelijke doelstelling voor dynamisch gebruik van het water in Amsterdam als volgt luidt: *"een veilig gebruik van het water (...) waarborgen, waarbij bepaalde gebruiksfuncties niet overheersen of andere functies belemmeren, waarbij de overlast van het gebruik beperkt blijft en waarbij een goede afwikkeling van het verkeer gewaarborgd is"*. Indien deze doelstelling strikt was nagekomen dan was het uitsluiten van pleziervaart niet aan de orde gekomen. Immers, stimuleren van vervoer van personen en goederen geldt ook voor pleziervaart die van A naar B wil. Deze steigers zouden om die reden dan ook voor pleziervaart beschikbaar moeten zijn. Los van het feit dat ik tegen het plaatsen van deze steiger in mijn directe omgeving ben gezien de te verwachten overlast (o.a. door gebrek aan handhaving). De gebruiksfunctie van de steigers alleen toe te wijzen aan commerciële partijen overheerst duidelijk, wat indruist tegen de stedelijke doelstelling. Wat nog zwaarder meeweegt is de ervaring van een bewoner in de Reguliersgracht die met me is gedeeld. Hier blijkt duidelijk uit wat het gevolg zal zijn van deze extra steigers, meten is immers weten;

"Wij hebben een jaar of 2 een soort van steiger voor de deur op Reguliersgracht nr 11 en ik weet uit ervaring dat dit tot congestie leidt op de gracht, ook gebruiken 's avonds en 's nachts verschillende mensen deze steiger om aan te leggen en weer anderen gebruiken het als openbare bar of slaapplek. Terwijl we bezig zijn met de meest vreemde middelen het verkeer terug te dringen, (waardoor het in feite alleen maar erger wordt) gaan we dan nu ook nog het verkeer op het water bevorderen, waarvan de meeste mensen blijkbaar geen notie hebben wat het gemiddelde bootje uitstoot, laat staan een grote boot die nooit z'n motor uitdoet, terwijl deze wachtend op klanten, respectievelijk de catering opvol vermogen tegen de steiger drukt.

Toch even een voorbeeld, een rondvaartboot die een haakse bocht maakt van Reguliersgracht naar Herengracht, maakt vaak een vette zwarte rookpluim van een meter of 20 > 30 en dat een meter of 10 breed.

Ik hoop dan ook dat er een herziening van dit onzalige plan mogelijk is.

Vriendelijke groeten,
R. van de Graaf"

Hoe verklaart de Gemeente de stelling dat er geen overlast te verwachten is nu uit de praktijk duidelijk het tegenovergestelde blijkt?

Ook wordt in deze alinea gesteld dat de onderzoeksresultaten van O+S over 'Drukke op het water' als uitgangspunt zijn genomen voor het nieuwe beleid van 'Dynamisch gebruik van het water'. In de onderzoeksresultaten van O+S wordt gesteld dat "(...) grachten waar de ervaren drukte, de gemeten drukte en het aantal overlastmeldingen groot is". De keuze om dan voor nog meer vaarbewegingen te kiezen rijmt dan ook niet met de stelling dat de onderzoeksresultaten als uitgangspunt zouden zijn genomen. Hoe verklaart de Gemeente dit?

Zoals blijkt uit de vaststelling van de Nota 'Kade- en Oevergebruik' uit 1995 is het openbare ruimtebeleid er juist op gericht om uitbreiding van steigers te beperken en dient er *zeer terughoudend* te worden omgegaan met nieuwe afmeervoorzieningen. De doelstelling van de Gemeente om vervolgens elf op- en afstap voorzieningen te plaatsen in de grachten is in strijd met de vaststelling van bovenstaande nota om juist uitbreiding van steigers te beperken. Blijkbaar hanteert de Gemeente voor de commerciële rondvaart een andere nota. Hierover ontvang ik graag uitleg.

De uitgangspunten die de Gemeente hierbij hanteert spreken boekdelen. Twee uitgangspunten vallen met name op. Ten eerste de toegankelijkheid van openbare steigers goed regelen. Ten tweede het realiseren van verkooppunten in bestaande bebouwing. Deze steigers alleen beschikbaar te stellen voor rondvaartboten en niet voor pleziervaart (al is dat niet te handhaven) in combinatie met het tweede uitgangspunt geeft goed aan waar het de Gemeente om te doen is. Omzetvergroting. Vergeten wordt hierbij rekening te houden met de bewoners. De overlast van toeristen in combinatie met de overlast van af- en aanmerende rondvaartboten zal zeer hinderlijk zijn en inbreuk maken op het woongenot van de bewoners. Hier is overduidelijk geen rekening mee gehouden bij het opstellen van de projectbesluiten. Met name is dit duidelijk geworden door op geen enkel moment met de bewoners in contact te treden voorafgaand aan en/of tijdens deze besluitvorming. Welk ander belang dan een commercieel belang wordt gedienend als het realiseren van verkooppunten een doelstelling is? Graag de reactie van het dagelijks bestuur hierop.

III Steigerplan

De algemene doelstelling van het steigerplan luidt: "(...) maximaal faciliteren van bedrijfsmatig vervoer over water (...) tegen de achtergrond van hoeveel extra vaarbewegingen het water aan kan." Indien deze doelstelling strikt zou worden nageleefd dan zou men juist moeten kiezen voor het terugdringen van vaarbewegingen over water. Zeker gezien bijvoorbeeld de jaarlijkse stijging van het aantal klachten, aanvaringen en schadegevallen. Hoe verklaart de Gemeente dit?

Andere uitgangspunten van de Gemeente die in dit bezwaar vermeldenswaardig zijn;

- 1 Aandacht voor de mogelijke overlast van extra vaarbewegingen. Uit het plan om extra op- en afstapvoorzieningen te realiseren blijkt juist dat er geen aandacht wordt gegeven aan overlast door extra vaarbewegingen. Juist het remmen en weer starten van rondvaartboten bij deze voorzieningen zorgt voor meer overlast door deze extra vaarbewegingen. Hoe legt de Gemeente dit uit?

- 2 Zoveel mogelijk openbaarheid van steigers. Door de steigers alleen beschikbaar te stellen voor rondvaartboten maakt duidelijk dat de Gemeente geen enkele moeite doet om dit te realiseren. Als de commerciële rondvaart maar tevreden is, want van openbaarheid is geen enkele sprake. Graag een uitleg van de Gemeente over de 'openbaarheid van steigers' doelstelling in het licht van alleen bestemmen voor commerciële schepen.
- 3 Oog voor de realiteit dat er grenzen kunnen zijn aan wat het water aankan aan vaarbewegingen. Dat de Gemeente de ogen hier letterlijk en figuurlijk juist gesloten houdt voor de reeds overschreden capaciteit moge duidelijk zijn. De dagelijkse stremmingen en botsingen zijn hier het beste voorbeeld van. Daarnaast blijkt uit de hieronder genoemde onderzoeken dat de Amsterdammers en met name de bewoners aan en in de grachten al vinden dat het zeer tot de druk is in de grachten. Graag een toelichting van de Gemeente waarom de ogen hier gesloten voor houdt in tegenstelling tot de eigen doelstelling.

Onderzoeken drukte in de grachten:

- 1 Cijfers Amsterdam Toerisme & Congres Bureau 2005: 'Amsterdammers vinden het steeds drukker op de grachten'. Destijds 110 rondvaartboten varen 660 keer door de Prinsengracht met minimaal evenveel pleziervaart (momenteel drie keer zo veel pleziervaart) levert meer dan 1300 boten per dag door de Prinsengracht op. Dit betekent 1,8 boot/minuut van 09:00-21:00. In 2010 staat de teller in de zomer op gemiddeld 5 boten per minuut. Vele malen drukker in de gracht dan op de gracht.
- 1 Gemeente Amsterdam Dienst Onderzoek en Statistiek 2004

"Wel weten we uit het onderzoek dat in 2003 (!) onder Amsterdammers werd uitgevoerd dat zes van de tien ondervraagde Amsterdammers van mening zijn dat het zeer druk is op de grachten. In een smalle gracht met veel afgemeerde boten en veel dynamisch gebruik wordt het aantal vaarbewegingen sneller als druk ervaren. Een van de grachten waar de ervaren drukte, de gemeten drukte en het aantal overlastmeldingen groot is, is bijvoorbeeld de Prinsengracht."

Dit onderzoek is 7 jaar oud en in de afgelopen jaren is de drukte alleen maar toegenomen. Om nu te kiezen voor een verdere intensivering is dan ook volstrekt onbegrijpelijk en zal grote afbreuk doen aan het woongenot van de bewoners. Overduidelijk wordt hier alleen rekening gehouden met de commerciële partijen en de toeristen.

- 2 Dienst Binnenwaterbeheer Cijfers Rapportage overlastmeldingen 2007

De pleziervaart is in de zomer een van de belangrijkste veroorzakers van overlast van Amsterdamse vaarwegen. Een ander deel van de overlast ontstaat door de rondvaart. Deze overlast bestaat vooral uit lawaai en stank.

Als bovenstaande onderzoeken anno 2010 zouden worden uitgevoerd dan is de vraag 'is de drukte en bijbehorende overlast erger geworden' retorisch. Degelijke onderzoeken behoren het startpunt te zijn van het bepalen van de projectbesluiten. Al zijn deze onderzoeken verouderd, toch geeft de Gemeente aan dat deze onderzoeken de basis zouden vormen van het te bepalen beleid. De genomen projectbesluiten geven echter aan dat er geen rekening is gehouden met bovenstaande conclusies, waardoor deze

onderzoeken niet meer zijn dan een wassen neus. Hoe verklaart de Gemeente dit?

IV Beheer en toezicht

Hier wordt gesteld dat de *"intensivering van het dynamisch gebruik van water steeds vaker leidt tot belangenbotsingen tussen verschillende gebruikersgroepen. Op sommige plaatsen ontstaan met mooi weer regelmatig nautische knelpunten, onveilige situaties en conflicten tussen verschillende categorieën watergebruikers."* Uit de jaarverslagen blijkt dat het aantal klachten waar actie op volgt van de dienst of de Politie stijgt. Het is dus volstrekt onlogisch om te kiezen voor verdere intensivering op het water, zonder eerst de problematiek aan te pakken. Graag een verklaring van de Gemeente hiervoor.

V Eindbeeld voor steigers in de binnenstad

In dit gedeelte wordt gesteld dat *"de overheid er zorg voor draagt dat de verschillende samenkomende (...) functies op het water in evenwicht blijven, zodat niet één functie de overhand krijgt."* De overheid staat voor het algemene belang, waaronder het belang van de bewoners van de binnenstad. Daarnaast wordt gesteld dat *"Het gezamenlijk belang voor een goed netwerk van op- en afstapvoorzieningen het stimuleren van vervoer over water is in plaats van bus- en autovervoer en het aantrekkelijk maken van de verschillende voorzieningen voor toeristen en bewoners."* In reactie hierop het volgende.

Door de voorzieningen alleen beschikbaar te stellen voor commerciële rondvaart krijgt deze functie duidelijk de overhand, wat in strijd is met waar de overheid voor zegt te staan. Ook wordt gesteld dat de overheid staat voor het belang van de bewoners. waarom zijn de bewoners dan niet betrokken bij deze besluitvorming? Indien de bewoners alleen gebruik van deze voorzieningen kunnen maken door in een rondvaartboot te stappen in plaats van bijvoorbeeld met hun eigen boot af te meren, wordt volstrekt voorbij gegaan aan de bewonersbelangen. Of de bewoner een voorziening voor rondvaartboten voor hun deur willen is nooit gevraagd. Er is bij het vaststellen van dit plan alleen gesproken met commerciële partijen, wat getuigt van onzorgvuldig en dus onbehoorlijk bestuur. Des te schrijnender is het om vervolgens te stellen dat het in het gezamenlijk belang zou zijn om deze voorzieningen te realiseren en dat het daarnaast ook aantrekkelijk zou zijn voor bewoners. Om dit te stellen zonder de visie van de bewoners te peilen is een ernstige tekortkoming. Een verkeerde aanname. Uit de reeds ingediende zienswijzen blijkt juist wat de mening is, namelijk exact het tegenovergestelde van wat hier wordt gesteld. Het is dan ook opmerkelijk te constateren dat de vele zienswijzen van bewoners geen enkel noemenswaardig effect hebben gesorteerd.

Tot slot wordt (nogmaals) gesteld dat het streven is om vervoer over water te stimuleren, waarbij de Gemeente naar een eindsituatie wil waarbij in ieder rak (!) een op- en afstapvoorziening is gerealiseerd. Het einddoel is dus om in ieder rak gedurende de hele dag continu afmerende en vertrekkende rondvaartboten te hebben. De hiermee gepaard gaande toenemende overlast voor bewoners is blijkbaar niet relevant. Hoe ziet de Gemeente deze extra vaarbewegingen in verhouding tot de jaarlijks toenemende klachten over overlast door de steeds toenemende drukte?

Eveneens wordt gesteld dat *"(...) per locatie is nagegaan of de locatie substantieel nieuw vaarverkeer zal aantrekken, waaruit zou zijn gebleken dat het voornamelijk gaat om passagiersvervoer dat 'toch al langsvaart en nu een extra stop kan maken'. De aanleg van de op- en afstapvoorziening heeft niet tot gevolg dat sprake is van een evidente wijziging van rustig water naar druk bevaren water."* Deze slotstelling van de Gemeente is bijzonder. Ten eerste omdat er geen melding is gemaakt van de uitvoering van dit onderzoek. Welke instantie heeft dit uitgevoerd, waar zijn de conclusies op gebaseerd en onder welke omstandigheden. Hier dient eerst duidelijkheid over te komen voordat er een besluit mag worden genomen. Deze verwacht ik dus ook van de Gemeente te krijgen.

Deze slotstelling is simpelweg als onjuist aan te merken. Het maken van een extra stop betekent automatisch dat er zowel een 'extra aanmeer vaarbeweging' als een 'extra vertrek vaarbeweging' zal plaatsvinden. Met bijbehorende overlast. Zie de rookuitstoot van de rondvaartboten bij aanmeren of wegvaren als voorbeeld. Het is daarnaast vreemd om te stellen dat de voorzieningen niet leiden tot evidente wijziging van rustig water naar druk bevaren water. Allereerst is er geen sprake van rustig water, maar wordt het door de Amsterdammers als druk bevaren water ervaren zoals blijkt uit eigen onderzoeken van de Gemeente. Men dient hier dan ook te spreken van (te) druk bevaren water naar nog drukker bevaren water. Bovendien blijkt ook hier niet op basis van welk onderzoek deze conclusie is getrokken. Dit dient dus ook nog te worden aangegeven.

De ervaringen van bewoners in de omgeving van recent gebouwde steigers spreken boekdelen en geven aan wat waarschijnlijk is te verwachten aangezien het praktijkvoorbeelden betreft:

"(...)plezierbootjes/privebootjes weliswaar niet mogen aanleggen, maar het wel doen - en ze leveren hun heel eigen overlast op, zoals op de steiger gaan picknicken (vaak met alcoholische versnaperingen erbij, dus luidruchtig), barbecueën (walm) , versterkte muziek maken, tegen het naastgelegen schip urineren, vragen of ze even bij jou naar t toilet mogen, enz enz.

Verder blijkt dat in- en uitparkerende rondvaartboten een geweldige herrie maken met hun (boeg)schroef(...)"

Dit vormt een zeer duidelijke grondslag voor het niet verder uitbreiden van aan- en afmeer steigers, want het kan onmogelijk de wens van de Gemeente zijn aan deze overlast beleidsmatig mee te gaan werken.

Gedurende de inspraakavond na bekendmaking van het voornemen is duidelijk aangegeven dat voor het steigerplan woonboten niet verplaatst zouden worden. Echter, nu staat vermeld in de toelichting op locatie Prinsengracht 710: *"Deze laatste locatie zal de komende jaren nog niet gerealiseerd kunnen worden omdat er eerst een bestemmingsplan voor het water moet worden vastgesteld om alternatieve ligplaatsen te vinden voor te verplaatsen woonboten.* Hier blijkt weer duidelijk dat er wel getracht wordt woonboten te verplaatsen voor op- en afstapvoorziening. De Gemeente zegt A, maar doet B. Hoe verklaart de Gemeente dit?

De Gemeente staat duidelijk wel voor het belang van de commerciële rondvaart, maar niet voor het belang van de bewoners van de binnenstad die direct geconfronteerd worden met deze op- en afstapvoorzieningen. Aan een steiger voor rondvaartboten meer waarde te hechten dan aan de keuze van een bewoner voor de specifieke locatie als woonomgeving heeft gekozen is ridicuul. Het moge duidelijk zijn dat het belang van de bewoner zwaarder weegt dan het belang van de Gemeente om een steiger op die plek te realiseren.

Graag ontvang ik uw reactie op de door mij gestelde vragen.

Tot slot verwacht ik dat mijn bezwaar tegen de op- en afstapvoorziening ter hoogte van de noordermarkt zal worden gehonoreerd.

Uiteraard dien ik mij alle verdere rechten voor te behouden.

Met vriendelijke groet,

Els Doornhein

MUSEUM GEELVINCK HINLOPEN HUIS



Keizersgracht 633
1017 DS Amsterdam

tel. 020 - 6390747
fax 020 - 6242541
e-mail: info@museumgeelvinck.nl
www.museumgeelvinck.nl

Stadsdeel Centrum – Gemeente Amsterdam
Dagelijks Bestuur
t.a.v. de inspraak concept bestemmingsplan Water
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Inspraakreactie concept bestemmingsplan Water
betreffende de aangevraagde steigers voor Museum Geelvinck Hinlopen Huis

27 juni 2011

Geachte heer of mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept-ontwerp bestemmingsplan Water, zoals dat vanaf 20 mei jl. ter inzage is gelegd en is geplaatst op www.ruimtelijkeplannen.nl. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik de onderstaande inspraakreactie in te dienen.

Museum Geelvinck Hinlopen Huis is gevestigd in het panden op de percelen Herengracht 518 en – door de achterliggende binnentuin daaraan verbonden – Keizersgracht 633. Sinds jaar en dag (inmiddels twee decennia) ontvangt het museum / culturele voorziening bezoekers voor tentoonstellingen en culturele activiteiten, zoals bijv. het kleinschalige muziekpodium. Verder vindt er regelmatig culturele horeca plaats. Het komt bijvoorbeeld regelmatig voor dat groepen worden rondgeleid in het museum en er vervolgens dineren. Deze exploitatie is noodzakelijk voor het kunnen bekostigen van het voortbestaan en onderhoud van het Geelvinck Hinlopen Huis en draagt bij aan de mix van verschillende activiteiten binnen het gebouw.

Reeds enige jaren geleden en meer recentelijk afgelopen herfst, hebben wij kenbaar gemaakt behoefte te hebben aan tenminste één en bij voorkeur twee steigers, namelijk aan beide zeiden van het museum, te weten bij de publieksingang aan de zijde van de Keizersgracht voor aan- en afvoer van museumbezoekers en bij de hoofdingang aan de zijde van de Herengracht voor de aan- en afvoer voor bezoekersgroepen.

Hierbij herhalen wij dit verzoek opnieuw en maken daarbij kenbaar bereid te zijn de kosten van de aanleg van de bewuste steigers geheel voor onze rekening te nemen.

Noodzaak voor gebruik steigers

Er is duidelijk een groeiende noodzaak voor het gebruik van steigers. Het reguliere vervoer in de stad van groepen bezoekers, bijv. met bussen, wordt steeds lastiger. Het wegnemen in de stad en op de gracht kan worden ontlast door het gebruik van boten en wij raden dat dan ook aan onze bezoekersgroepen aan.

Daarenboven zijn er plannen voor het gebruik van boten om de toeristenstroom, die de grachtengordel aantrekt, te kanaliseren. Wij juichen deze ontwikkeling toe. Het noodzaakt echter wel om in de nabijheid van de publieksingang een steiger te hebben.

Voor de aan- en afvoer van bezoekersgroepen, bijv. bij huwelijken (ons museum is een erkende trouwlocatie), wordt momenteel gebruik gemaakt van de steiger van de ambtswoning. Hiervoor moet echter steeds opnieuw een aanvraag worden ingediend en het is duidelijk zowel voor de ambtswoning, als voor ons een ongelukkige situatie. Een steiger voor onze hoofdingang zou de ideale oplossing bieden.

Onze reactie op het voorliggende concept bestemmingsplan Water

In het voorliggende concept bestemmingsplan Water is geen rekening gehouden met onze hierboven geformuleerde wens. De voor de aanleg van voor door ons benodigde steigers ontbreekt helaas. De in het bestemmingsplan wel aangegeven steigers liggen te ver van zowel de publieksingang als de hoofdingang van ons museum om het gewenste effect te verkrijgen.

Gezamenlijke aanpak met het Overleg Amsterdamse Musea (OAM)

Wij stellen u voor om in samenspraak met het Overleg Amsterdamse Musea (onder het ACI) te komen tot een gezamenlijke aanpak, waarbij niet alleen de steigers, maar tevens de reguliere bootvoorziening voor de aan- en afvoer van toeristen is opgenomen. Enkele maanden geleden is dit onderwerp binnen het OAM aan de orde geweest en heeft het zich uitgesproken voor een gezamenlijke aanpak. Aangezien de steigers voor een belangrijk deel bedoeld zijn juist voor de aan- en afvoer van toeristen bij musea, lijkt dit ook een voor de hand liggende weg. Wij verzoeken u dan ook dringend deze weg te bewandelen.

Vanzelfsprekend zullen wij het bestemmingsplan nog nader bestuderen in de ontwerp fase en naar aanleiding daarvan (zo nodig) nog nadere opmerkingen maken. Wij verzoeken u ons op de hoogte te houden van het verdere verloop van de procedure.

Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

dr. Jurn A.W. Buisman
voorzitter stichtingsbestuur

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: matthew mumford Adres: 3e wittenburgdwarsstraat 40

Stadsdeel Centrum Amsterdam
T.a.v.: de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Tevens per mail:
nkarsijns@centrum.amsterdam.nl

Amsterdam, 28 juni 2011

Uw ref. :
Onze ref. : 22786
Inzake : Inspiraakreactie Concept Ontwerp Bestemmingsplan
Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij reageer ik op het Concept van het Ontwerp Bestemmingsplan 'Water', dat tot en met 30 juni a.s. ter inzage ligt.

Het valt toe te juichen dat de verschillende functies, die het water voor de stad heeft, t.z.t. in het plan worden geregeld. Niettemin kleven er bezwaren aan het ontwerp, waarvan het concept thans ter inzage ligt. De bezwaren dezerzijds richten zich vooral tegen de aanwijzing van woonbootligplaatsen op de Geldersekade.

In het kader van de vaststelling van de Nota Visie op het Water in de Binnenstad heeft het Dagelijks Bestuur o.m. overwogen dat de aanleg van woonboten de veiligheid op de wal vergroot. Die overweging lijkt niet door enig concreet gegeven te worden geschraagd, a fortiori niet nu de schepen die thans al in de Geldersekade liggen (met name het stoomschip Wolk) als een magneet op het dievengilde werken. De logische reactie van de toekomstige bewoners van woonboten, als zij op enig moment ligplaats aan de Geldersekade gaan innemen, is dat zij de toegang tot hun woonboot zoveel mogelijk trachten af te sluiten met behulp van afrasteringen, getraliede toegangspoorten, en stukken prikkeldraad. Wat dit laatste zal betekenen voor een harmonieuze eenheid tussen de wal en het water laat zich raden: die eenheid komt natuurlijk onder grote druk te staan.

Ook de sociale cohesie van de buurt aan de wal van de Geldersekade komt onder druk te staan door de komst van woonboten. De doorsnee-woonbootbewoner houdt zijn eigen belangen doorgaans zeer goed in het oog, zonder al te zeer acht te slaan op de omgeving om hem of haar

heen. Dit blijkt niet enkel uit de – ook door het Stadsdeel gesignaleerde – neiging om gedeelten van de publieke ruimte bij het privébezit te betrekken, maar ook uit de gewoonte om bijvoorbeeld drijvende balken in het water te leggen, opdat kleinere schepen niet direct naast de woonboot af kunnen meren. Dergelijke gewoontes zouden zonder al te grote overdrijving als asociaal kunnen worden aangemerkt, en het is dan ook niet duidelijk waarom het Stadsdeel niettemin een verhoudingsgewijs groot aantal woonboten in het water van de Geldersekade wil concentreren. Vanzelfsprekend is het mogelijk om door middel van regulering dergelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar het is hierbij te verwachten dat dergelijke regels in de toekomst steeds meer uitgehold gaan worden, en dat door een gebrek aan mogelijkheden tot adequate handhaving een nieuwe en ook ongewenste toestand in het leven wordt geroepen.

Met het laatste bezwaar hangt samen dat de wijze, waarop het water ter plaatse van de Geldersekade momenteel wordt gebruikt, weinig hoop biedt op een rimpelloze toekomst. De oevers en het water zijn zo langzamerhand in een planologische rommelzone aan het veranderen. De dekschuiten aan de oneven zijde in het eerste rak van de Geldersekade zijn als een soort opslagplaats in gebruik. De oude spits die ter plaatse ligt afgemeerd, en die kennelijk wacht op nieuwe fondsen om de renovatie van het scheepje voort te kunnen zetten, is ernstig vervuild en laat bovendien zien dat een welstandstoetsing voor deze roerende zaken momenteel node wordt gemist. De eerlijkheid gebiedt hier overigens te zeggen dat die rommelige aanblik mede wordt veroorzaakt door de grote hoeveelheden weesfietsen, in de fietsenstallingen op de kade.

Dat woonboten bepaald niet het panacee zijn om orde in dit soort rommel te scheppen mag blijken uit de toestand aan bijvoorbeeld de Jacob van Lennepkade, waar veel woonboten vervuild en verwaarloosd zijn.

Het bovenstaande is geen onderwerp van afweging geweest bij de vaststelling van bovengenoemde beleidsnota. Ik vraag u derhalve om deze overwegingen expliciet te betrekken bij de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan, in dier voege, dat de Geldersekade gevrijwaard blijft van een uitbreiding van het aantal woonboten ter plaatse.

Met verschuldigde Hoogachting,


F.E. de Neef
Geldersekade 27b
1011 EJ Amsterdam

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Ester TibbeAdres: Wittenburgergracht 107

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: D. H. HEMRIK H. Adres: KATTENBURGER HOFFS

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Maec kappels

Adres: Wittenburgerkade 10

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: W.A.F. RijndersAdres: Jacobusburgerstraat 25

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: E.C. KOERFFAdres: Wittenburgerkade 55

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: <u>AG Attefear</u>	Adres: <u>Wittenburger kade 9</u>
INGEKOMEN <u>Schuitmaker</u>	

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: D. de Pee

Adres: Kattenburgerhof 96

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: K. J. Petersen

Adres: Marinierskade 18

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M. de Baer Adres: Wittenburgerkade 43

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meekoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J.M.G. van der Hegden

Adres: Kattenburgerhof 76

Handtekening:

Datum: 25 Juni 2011



Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: S. P. U. N. L.

Adres: KATTENBURGERVAART 29

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: D. L. de J. L.Adres: Kattenburgerhof 100

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Eise Frederiks

Adres: J. Wilheymstraat

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J.M.V. DEIJLS PRUJT Adres: LEEUWEN WERF 38

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Stomphorst/Daaijck

Adres:

Wittenburgsehoek 67

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Jeanne Ramackers Adres: Ravenweg 2

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Miep Putman Adres: Wittenburgerhade 49

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Mireille Kruidenier Adres: Derde Wittenburgdwaarsstraat 18

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

T. F. van Dam

Adres:

Beekweg 27 aan ktl. vaart

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J. de VriesAdres: Wittenburg 33

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. E. Seelmeijer, O. Hoff Adres: O. L. (ambtsweg 42, 1010) T

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet ~~geen~~ woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

C. R. Kersboom

Adres:

Leeuwenwerf 19

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. Hogenberg Adres: Kattenburgerhof 31

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Maas-Albers Adres: Wittenburgerkade 47

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Marghe Janssen

Adres: Kattenburgerhof 57

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A.Y.D. KroonAdres: KATTENBURGERHOF 25

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: F. van BogaAdres: Wittenburger gracht 25

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

J. Spaan

Adres:

Kattenburgerhof 55

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Q.M. van Beerssen Adres: *Willeburgelaan 74*

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J. van der Knoop-Hamer Adres: Wittenburgerkade 12

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor ~~een~~ geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A.H. Copier Adres: Leeuwenwerf 25

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H. TrompAdres: Kattenburgerhaf 77

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Stefje Reijnders-Vink

Adres:

WITTENBURGERKADE 14.15

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: P. Vos

Adres: Wittenburgerhede 61

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkotten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Defty Goos

Adres:

Parelsstraat 72

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Bovendien is onze buurt bestempeld tot parkeer-overloopgebied voor Centrum. Op papier dus een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten bewoners van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen; extra bezwaarlijk voor ouderen en voor vrouwen vanuit veiligheidsoogpunt. Lees politierapporten. Uit veiligheidsoogpunt geen optie.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: ..Nick Browne.. en Ada van Wermeskerken.....
Grt Wittenburgerstraat 49-D.....

Adres:

Handtekening:

N. Browne

Datum: ..25 juni 2011.....

Ada van Wermeskerken

22 JUNI 2011

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M. L. den Hartog Adres: 3e Wittenburgerdwarsstr. 48



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: *K.P. Hilverda*
 Adres: *Wittenburgergracht 35*
 Telefoonnummer: *020-4292500*
 E-mailadres: *D.SANTITO@GMAIL.COM*
 Namens: *M. J. J. J.*

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

*De huidige situatie,
 Milieuvervuiling
 Stoepladen van vegen
 Recreatie plet van de buurt-
 lijke wonen*



BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen/Vie niet gehoord.

Naam: Bihan SAdres: Jan W. Heijnsstr. 12Handtekening: Datum: 26/6/11

28 JUNI 2011

Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

Beh. amb/afdr:	Projecten
Beantw.:	
archiefcode:	
dossier nr.:	11-42661
afzender:	JA

gevestigd in het Aalsmeerder Veerhuis
Sloterkade 21 - 1058 HE Amsterdam
Telefoon 020 - 617 27 35, Fax 020 - 617 73 85
Email vvab@amsterdamsebinnenstad.nl
Website <http://www.amsterdamsebinnenstad.nl>
Postbank rek. nr. 1775369 - ABN-AMRO rek. nr. 41.18.45.306

Aan: Dagelijks Bestuur
Stadsdeel Centrum
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Betreft: Schriftelijke inspraakbijdrage Concept Bestemmingsplan Water, mei 2011

Amsterdam, 23 juni 2011

Geacht bestuur,

De Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad heeft kennis genomen van het Concept Bestemmingsplan Water. Wij zijn verheugd dat voor het eerst alle functies van het water in de binnenstad in een bestemmingsplan worden vastgelegd. Onze opmerkingen hieronder passen in de langere termijn - 10 jaar - waarvoor het bestemmingsplan is bedoeld.

De vereniging stemt van harte in met de doelstellingen, zoals geformuleerd in de Toelichting, hoofdstuk 1.3:

- Bevordering van de "beleving van het water"
- Intensief en veelzijdig gebruik van het water, ook voor goederenvervoer
- Kleinschalige op- en afstap voorzieningen (steigerplan)
- Beperking van de overlast
- Ligplaatsen mogen de doorvaart niet belemmeren.

Reeds in de "Visie op het water in de binnenstad" in 2005 heeft de vereniging haar steun uitgesproken voor alle maatregelen die de beleving en het gebruik van het water bevorderen. Wij zijn blij dat deze uitgangspunten zich nu hebben vertaald in een Concept Bestemmingsplan.

Gebrek aan ambitie

Echter, er is ons inziens een discrepantie tussen de doelstellingen en de ambitie om deze te realiseren. Het water is niet alleen belangrijk vanwege de gebruiksfuncties. Het water is een deel van de openbare ruimte en daarmee tevens het structuurbepalende onderdeel van de door het 'beschermd stadsgezicht' en de Unesco als Werelderfgoed beschermde Amsterdamse binnenstad. Het is de drager van de stedenbouwkundige structuur. Het visuele aspect van de grachten is erg kwetsbaar. De ambitie om het visuele aspect te beschermen is ons inziens te laag in het concept bestemmingsplan. Immers:

- Het concept voorziet in slechts vijf woonboot-verplaatsingen (in een tijdsbestek van tien jaar). Deze gedwongen verplaatsingen hebben betrekking op een nautisch knelpunt (Snoekjesgracht) en het Amstelveld en de Noordermarkt. Er zijn echter nog meer bijzondere locaties waar het zicht geheel of gedeeltelijk wordt ontnomen door een woonboot. Een voorbeeld is de woonark in de Singelgracht bij het enige overgebleven bastion van Amsterdam aan het Eerste Marnixplantsoen. Wij kunnen ons voorstellen dat er nog meer bijzondere (monumentale) locaties zijn waarvan het treurig is als het zicht daarop door een woonboot wordt belemmerd. De verplaatsingsregeling moet niet beperkt blijven tot monumentale bruggen. Ook die woonboten voor andere (heel) bijzondere locaties zouden verplaatst moeten worden. Wij steunen overigens het principe de eigenaars van dergelijke boten tot verplaatsen te verleiden, maar vinden dat indien nodig bestuursdwang niet moet worden uitgesloten.
- Op enkele locaties liggen boten die zo zijn verbouwd dat ze een muur tot ongeveer dertig meter vormen waardoor over die afstand een barrière wordt gevormd tussen de wal en het water. Deze boten ontnemen elke beleving van het water. Waarom vallen deze boten niet ook onder de verplaatsingsregeling, zodat op termijn ook op die locaties de verbinding tussen de wal en het water wordt hersteld?
- Ligplaatsen die vrij komen doordat de eigenaar vrijwillig meewerkt aan verplaatsing naar een nieuwe locatie zijn volgens dit concept-plan beschikbaar voor nieuwe boten (pag. 55). Maar waar moet de ruimte die nodig is om tot een "betere beleving van het water" dan vandaan komen? Zelfs als er in de ingetekende vakken nog extra ruimte is aangegeven wordt er eenvoudig gesteld dat die ruimte beschikbaar is voor booteigenaren om hun boot te vervangen voor een groter exemplaar

(pag. 45). Met dergelijke maatregelen staat al bij voorbaat vast dat de gestelde doelstellingen niet bereikt kunnen worden. Wij verwachten daarom met dit plan eerder een uitbreiding dan een beperking van de vierkante meters die door woonboten worden ingenomen. Immers, de beloning voor een vrijwillige verplaatsing is dat men meer vierkante meters mag innemen. Zou er niet een criterium moeten zijn dat het aantal vierkante meters dat woonboten innemen niet mag groeien in de binnenstad? (in plaats van of aanvullend op het aantal ligplaatsen)

- De steigers die voor transport over het water gebouwd worden dreigen door borden van commerciële gebruikers bedolven te worden. Zie daarvoor de raadsnota 'Balen van Borden en Palen' (jan. 2010) waarin voorbeelden staan hoe het bij de huidige steigers op dit punt al uit de hand is gelopen. Wij weten dat de voorgestelde aanmeervoorzieningen uiterst terughoudend zijn, maar toch achten wij het nodig de vraag te stellen welke maatregelen het stadsdeel onderneemt om een vervuiling van het zicht op de steigers en de grachten te voorkomen.

Nautische knelpunten

Bij de 'Visie op het water' was er sprake van een aantal 'nautische knelpuntlocaties'. In het concept plan is nog slechts één knelpunt overgebleven: de Snoekjesgracht. Maar zelfs het beruchte knelpunt Brouwersgracht / Prinsengracht is als zodanig niet meer opgenomen, zonder dat de situatie ter plekke is verbeterd (zie afb. 1). Ook de kruispunten van de Brouwersgracht met de Keizersgracht en het Singel zijn niet meer als knelpunt gewaardeerd. Wij vragen ons af waarop dit besluit is gebaseerd.

En verder: op pag. 7 wordt gesteld dat "verplaatsingen op basis van vrijwilligheid gebeuren, behalve bij urgente of illegale situaties". In dat geval kan (onder condities), zo stelt het concept, dwang worden toegepast. Juister zou het naar ons oordeel zijn om 'kan' te vervangen door 'zal', er is immers niet voor niets sprake van een urgente of illegale situatie.



Afb. 1. Voorbeeld van een aangetast stadsgezicht van een kruising van grachten door een woonboot (foto VVAB/Ruut Spaargaren)

Historische bruggen, kruisingen en pleinen

Voor de 'beleving van het water' zou het van belang zijn dat niet alleen de voorgestelde afstand van tien meter vanaf een 'historische brug' wordt aangehouden, maar tevens vanaf iedere brug en vanaf iedere kruising van grachten binnen de historische binnenstad. Immers, een kruising van grachten is een plaats bij uitstek waar men onze waterstad beleeft en waar objecten als woonboten het beeld verstoren. En bovendien zou die regel moeten gelden bij iedere vervanging van een boot of herindeling van een rak. In het concept-plan wordt nu nog gesteld dat bij vervanging van een boot, die te dicht bij een historische brug ligt, deze na vervanging niet nog dichter bij de brug mag komen. Op die manier verbetert de beleving van het water op deze belangrijke locaties niet.

Niet alleen bruggen en kruisingen ook pleinen aan het water zijn bij uitstek de locaties waar de beleving van een stad aan het water kan worden verbeterd. Om die reden vinden wij het een juiste keuze om aan de Noordermarkt en het Amstelveld woonboten te verwijderen. Echter, het gaat bij deze pleinen slechts om twee woonboten die verplaatst worden. Beide locaties zouden ons inziens zoveel mogelijk en op termijn geheel vrijgemaakt moeten worden van woonboten.

Tussenruimte

Vanuit het oogpunt van veiligheid en vergroting van de visuele beleving van het water zou een uitgangspunt van het bestemmingsplan moeten zijn dat de (bestaande) regel van minimaal twee meter tussenruimte tussen de boten standaard wordt doorgevoerd. Dat is niet alleen in het belang van de ruimtelijke beleving vanaf de wal, maar ook voor de woonboot-eigenaren. De boten liggen nu op een aantal locaties pal naast elkaar en vormen daarmee een totale blokkade van het zicht op het water en vanaf het water. Bovendien is de huidige situatie zeer brandgevaarlijk. De meeste arken zijn opgetrokken van brandgevaarlijke stoffen (veelal hout). Enkele jaren geleden ontstond er op een boot brand, die prompt oversloeg naar de volgende: alleen door het razendsnel wegslepen van de naastgelegen boten kon voorkomen worden dat de hele rij boten in brand vloog. Dat gebeurde (gelukkig) buiten de binnenstad, in de binnenstad zou dat hebben geleid tot een ramp, omdat voor een snelle wegsleep-actie met een brandende boot eenvoudig de ruimte ontbreekt. Wij zijn van mening dat bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dit gevaar van aanvang af moet worden vermeden of ten minste geminimaliseerd. Dat kan (volgens de brandweer) worden bereikt door bij

herindeling van een rak een minimale afstand van twee meter als uitgangspunt vast te stellen: in het huidige concept geldt die twee meter tussenruimte slechts als streefcijfer.

Uitsterfbeleid voor arken

Terecht merkt het voorliggende concept-plan op dat zichtbaarheid van het water sterk wordt beïnvloed door het type boot (pag. 34). Arken zijn inderdaad veelal hoger en belemmeren daardoor het zicht op het water meer dan schepen. Daar zouden wij aan toe willen voegen dat drijvende woondozen zowiezo detoneren met de stedenbouwkundige structuur van de historische binnenstad. Wij pleiten er voor om bij toekomstige vervangingen in dit gebied uitsluitend schepen toe te laten: een uitsterfbeleid voor arken dus, te beginnen bij het kerngebied van het Unesco-Werelderfgoed waar het regiem het strengste moet zijn. Dat zal pas over een aantal jaren zichtbaar worden, maar als een dergelijk beleid niet nu wordt ingezet dan zal het aantal arken in de binnenstad nimmer verminderen. Het verdient bovendien aanbeveling bij toekomstige verplaatsingen naar nieuwe locaties aan arken voorrang te verlenen, ook al omdat arken op de nieuwe locaties veel minder detoneren dan in de historische binnenstad. Het uitgangspunt dient te zijn: wonen op schepen, niet bouwen op het water. De grachten zijn geen bouwlocatie. Voor ons is dit een zeer belangrijk punt.

Stedenbouwkundige criteria voor ligplaatsen

De vereniging spreekt zich niet expliciet uit over de (on-) wenselijkheid van bepaalde nieuwe locaties in de binnenstad. De reden is dat de geschiktheid van de nieuwe locaties in overleg met stedenbouwkundigen dient te worden bepaald. De geschiktheid en invulling van rakken waar ligplaatsen mogelijk zijn, behoort tevens onderwerp te zijn van nader overleg met de bewoners van het betreffende rak (uiteeraard zowel boot- als walbewoners).

Voor de bestaande ligplaatslocaties geldt dat bij de opzet van de vakken waarin ligplaatsen mogelijk zijn de individuele boten zoals nu aangegeven op de kaarten niet maatgevend zijn. Ook hier dienen ons inziens bepaalde stedenbouwkundige criteria te worden toegepast.

We noemen enkele voorbeelden van type problemen die bij het bepalen van nieuwe locaties kunnen optreden. Een probleem van het rak bij de Letterenfaculteit is bijvoorbeeld dat de monumentale Torensluis een barrière vormt. Is het acceptabel dat (delen van) woonboten met een kraan over een brug moeten worden getild om er te kunnen komen?

Vanaf het Singel is er een doorkijkje via de Driekoningenstraat naar de Westertoren (zie afb. 2). Daar mag een woonboot het zicht niet beperken.

Bij de Geldersekade is er het probleem dat de aanwezigheid van restanten van de middeleeuwse stadsmuur - zandstenen blokken - bepaalde locaties ongeschikt maakt. Zouden deze stenen niet zichtbaar moeten blijven?

De exacte ligging van boten is dus stedenbouwkundig maatwerk.

Bij de indeling van (bestaande en nieuwe) rakken zijn ons inziens de volgende criteria van toepassing:

1. De minimale afstand t.o.v. een brug of kruising van water bedraagt 10 meter.
2. De minimale onderlinge afstand tussen woonboten bedraagt 2 meter.
3. Zichtlijnen worden gerespecteerd: geen boten in de zichtlijn (ook geen schepen dus).
4. Toestemming voor verbouwing of vervanging van de woonboot wordt alleen dan verleend zolang aan de minimale afstands-criteria wordt voldaan.
5. In geval van nieuwe locaties in het kerngebied van de Unesco achten wij het niet toelaatbaar als drijvende bungalows worden toegestaan nu lege ruimte in te nemen. Woonarken dienen uit het kerngebied van de Unesco verwijderd te worden omdat ze een stedenbouwkundige toets van inpassing en aanpassing aan hun omgeving niet doorstaan.

Hotelboten

Het concept-plan kondigt de mogelijkheid aan van de exploitatie van hotelboten, tot een maximaal aantal van 43 en onder een aantal voorwaarden. Wij vinden dat een buitengewoon slecht idee. Het betekent een legalisering van een illegale situatie en kan een nieuwe wildgroei op het water veroorzaken. Water is openbare ruimte dat niet mag worden geprivatiseerd en vercommercialiseerd. Dat er vraag naar is 'vanuit de markt' geloven we graag, maar dat kan niet doorslaggevend zijn: er zijn wel meer plekken te bedenken waar toeristen graag een hotelkamer zouden zien. Er is het risico dat



Afb. 2. Voorbeeld van een belangrijke zichtas op het Singel waar geen woonboot kan liggen. (foto VVAB/ Walther Schoonenberg)

het er veel meer gaan worden dan het toegestane aantal van 43. Het is uiterst lucratief om een woonboot te kopen en illegaal te verhuren met kamers voor toeristen zoals dat ook op de wal al jaren gebeurt. Hoe denkt het stadsdeel dat te voorkomen? Daar komt nog bij dat wij van hotelboten een extra overlast op het water verwachten. Hotelgasten zijn zich immers een stuk minder bewust van hun omgeving en zorgen voor meer (geluids-)overlast dan woonbootbewoners. En probleem daarbij is dat de exploitant van zo'n hotel niet beschikbaar is om regulerend op te treden, dus waar moeten de woonboot- en walbewoners met hun klachten over te veel en te laat lawaai met hun klacht heen? Wij pleiten er voor helemaal geen 'hotelboten' toe te staan.

Pretparkisering

Het huidige gebruik van het water leidt vaak tot allerlei vormen van overlast: geluid, dronken bemanning en passagiers en veel geschreeuw. Kennelijk is dat nu al niet meer goed in de hand te houden. Het concept plan voorziet in een toenemend gebruik van het water. Wij zijn daar voor, maar alleen onder de voorwaarde dat er een effectieve aanpak van de overlast te water komt. De pretparkisering van de binnenstad moet ook op het water voorkomen en bestreden worden. Zo zou het gebruik van versterkte muziek op boten moeten worden verboden. Dit onderwerp heeft niet direct iets te maken met het bestemmingsplan water, maar maatregelen hiertegen kan wel de acceptatie van het dynamisch gebruik van het water - waar wij vóór zijn - vergroten.

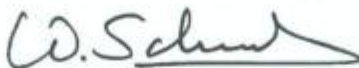
We vatten onze reactie als volgt samen. De VVAB is blij dat de inzichten van de 'Visie op het Water' zich nu vertalen tot uitvoerbaar beleid, waarbij wij de kanttekening maken dat het ambitieniveau op een hoger plan dient te komen. Het beschermd stadsgezicht is op diverse plaatsen op het water ernstig aangetast. De Unesco-aanwijzing brengt de verantwoordelijkheid met zich mee de cultuurhistorische waarde van een stad aan en in het water te behouden en zelfs te versterken. Momenteel is deze op een aantal plaatsen ernstig aangetast of ondergesneeuwd. Het concept-bestemmingsplan is in zekere zin een compromis, omdat de door de woonbootbewoners na opgebouwde rechten niet worden afgebouwd. Het wonen op het water wordt immers erkend als een functie van het water. Wij zijn bereid dat te accepteren, mits de situatie op het water de komende jaren werkelijk wordt verbeterd. Voor de andere functies van het water, vooral om erin te varen en de stad te ervaren, dient meer ruimte te komen. Met het voorgaande hopen wij een nuttige bijdrage te hebben geleverd bij de totstandkoming van het Bestemmingsplan Water voor de Amsterdamse binnenstad.

Hoogachtend,

Namens de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad,



Minne Dijkstra
voorzitter



Walther Schoonenberg
secretaris

N.B. Een eerdere versie van deze inspraakbijdrage is opgesteld door Ruut Spaargaren (Werkgroep Water). Het definitieve document is vastgesteld door het bestuur na de inspraakavond van 15 juni 2011.

Bijlagen:

1. Onze schriftelijke inspraakreactie op de Visie op het Water in 2005.
2. Mondelinge inspraakreactie op de inspraakavond van 15 juni 2011.

Mondelinge inspraakbijdrage Bestemmingsplan Water, 15 juni 2011

Dames en heren,

Reeds in 2005 heeft de VVAB haar steun uitgesproken voor alle maatregelen die de beleving en het gebruik van het water bevorderen. Wij hebben toen in de Westerkerk meer dan duizend handtekeningen aangeboden van bewoners die vonden dat het wonen op het water niet mag worden uitgebreid. Eerder minder, dan meer. Het ging toen om de 'Visie op het water.' Wij zeiden toen: Hadden we maar zicht op het water.

Nu zijn we een paar jaar verder. De grachtengordel is Werelderfgoed geworden. Dat brengt extra verplichtingen met zich mee. Het water is niet alleen belangrijk vanwege de gebruiksfuncties. Het water is een structuurbepalend onderdeel van het 'beschermde stadsgezicht', het Werelderfgoed. Het visuele aspect van de grachten is erg kwetsbaar. Op veel plaatsen is het water te zeer dichtgeslibt en liggen boten die wij ervaren als schuttingen die de stad afsluiten van het water, vaak wel 30 m lang.

Wij zijn verheugd dat voor het eerst alle functies van het water in een bestemmingsplan worden vastgelegd. Wij zijn het eens met de doelstellingen. Gelukkig wordt de bestaande situatie niet als status-quo opgevat. Er worden voorstellen gedaan ter verbetering.

Wij constateren helaas wel een discrepantie tussen de doelstellingen en de ambitie om deze te realiseren. Wij steunen overigens het principe woonbootbewoners tot verplaatsen te verleiden. Maar: Als het gaat om het zicht op monumentale bruggen, kruisingen, pleinen aan het water en zeker bij urgente of illegale situaties, vinden wij dat als vrijwilligheid niet werkt, bestuursdwang niet moet worden uitgesloten.

Wij zijn blij dat wordt uitgesproken dat een schip beter past dan een ark, bijvoorbeeld als het gaat om zichtlijnen vanuit straten. Als je ziet wat er soms wordt ontworpen... Dat zijn huizen op het water. Bouwen op het water is een aantasting van het beschermde grachtensysteem. Het maakt een groot verschil: een schip op het water tast de beleving niet aan, een gebouwd huis op het water wel. Wij willen dat alle arken geleidelijk worden vervangen door echte schepen. **De grachten zijn geen bouwlocatie!**

Ik kan niet alle details bespreken. Dat doen wij schriftelijk. Eén onderdeel noem ik expliciet. Wij zijn tegen de komst van hotelboten. Dat is een buitengewoon slecht idee. Het gaat overlast geven. Belangrijkste: wij vinden dat het water een publiek goed is dat niet mag worden geprivatiseerd en vercommercialiseerd. **Geen hotels op het water!**

Dames en heren, een slotopmerking. De VVAB wordt vaak verweten dat wij anti-woonboten zijn. Nee! Ik wil het een keer duidelijk zeggen: wij erkennen het wonen op het water als één van de functies op het water. Er zijn ook woonbootbewoners lid van de VVAB. Ook zij hebben een hart voor de binnenstad. Wal- en woonbootbewoners laten zich niet meer tegen elkaar uitspelen, ook niet door dit bestemmingsplan. Het respecteert immers de rechten van woonbootbewoners én het tracht de situatie op het water in het belang van de stad te verbeteren. Dat vergt soms moeilijke keuzes. ~~Na alle jaren van debat moet de komende jaren echte verbetering gaan geven. Het is noodzakelijk en uitvoerbaar beleid.~~

Dank voor uw aandacht.

Walther Schoonenberg
Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

Project nr.	24-66-11
Beh. afdeling	11
Projecten	

Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

gevestigd in het Aalsmeerder Veerhuis
Sloterkade 21 - 1058 HE Amsterdam
Telefoon 020 - 617 27 35, Fax 020 - 617 73 85
Email vvab@amsterdamsebinnenstad.nl
Website <http://www.amsterdamsebinnenstad.nl>
Postbank rek. nr. 1775369 - ABN-AMRO rek. nr. 41.18.45.306

Aan: Dagelijks bestuur van het Stadsdeel
Amsterdam-Centrum
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 27 april 2005

Schriftelijke inspraakreactie 'Visie op het Water van de binnenstad'

Geacht bestuur,

De Visie op het Water in de binnenstad van het stadsdeel Centrum stelt teleur. Het stadsdeel heeft na twee jaar niet meer geproduceerd dan een raamnota zonder gebiedsgerichte uitwerking en concrete voorstellen voor de vervangings- en welstandsregels. Het is te weinig en te laat en het gaat bovendien de verkeerde kant op: het betekent namelijk op termijn niet minder maar meer woonbotenellende in de binnenstad omdat nog meer rakken in visueel opzicht worden aangetast. Het aantal woonboten neemt niet af maar blijft gelijk en zal door verspreiding over een veel groter gebied een grotere negatieve invloed hebben op het stadsgezicht. Bovendien kunnen de woonboten door vervanging van arken door schepen ook nog eens aanzienlijk groter worden, waardoor de nadrukkelijke aanwezigheid van woonboten in de historische grachten drastisch toeneemt. Het meest bizarre is dat de woonboten in de Singelgracht mogen verhuizen naar de nu nog lege rakken van de Prinsengracht. Uitbreiding wordt gevonden in drie van de vier hoofdgrachten: Singel, Herengracht en Prinsengracht. Naar de mening van de vereniging zijn we op deze manier nog verder van huis.

De vereniging vindt de uitwerking vooral zo teleurstellend, omdat in de nota zelf juiste constatering worden gedaan over het belang van zichtlijnen en de relatie tussen stad en water die nu op veel plaatsen is verstoord. De uitgangspunten van de nota ten aanzien van het dynamische gebruik van het water worden door de vereniging gedeeld. Wij willen dat de grachten weer gebruikt kunnen worden waarvoor ze bedoeld waren: als vaarwegen. Tevens dient het 'beschermd stadsgezicht' te worden gerespecteerd en moet er rekening worden gehouden met de komende aanwijzing als UNESCO-Werelderfgoed. Een Visie moet in de mening van de vereniging een hoog ambitieniveau hebben – het gaat tenslotte om een ideaal eindbeeld over pakweg dertig jaar, niet om de status-quo van het moment, ook al moeten we van de huidige situatie uit gaan.

De inspraakavond van 25 april ging niet door omdat de opkomst te groot was. Voor het eerst is aangetoond dat niet alleen woonbootbewoners, maar ook walbewoners zich kwaad kunnen maken als het om het waterbeleid gaat. En er zijn veel meer walbewoners dan woonbootbewoners! Uit de 620 per post ingestuurde antwoordstrookjes van bewoners op het Singel en de Prinsengracht heeft een ruime meerderheid (twee-derde) ingevuld dat zij zelfs minder woonboten wil dan er nu zijn.

Onze voorstellen houden het volgende in:

1. Niet de brughoogte maar het stedenbouwkundige karakter en de hiërarchie van grachten bepaalt in eerste instantie waar wel en geen woonboten mogen liggen. Het primaire ordeningsprincipe is dus de ruimtelijke typering van de gebieden, niet de toevallige brughogtes.
2. Niet de brughogtes maar de dijken spelen in onze visie een rol als ordeningsprincipe. Het buitendijkse gebied (ten noorden van de lijn Haarlemmerdijk – Nieuwendijk – Dam – Warmoesstraat – Zeedijk – Jodenbreestraat – Antoniesbreestraat) komt het meest in aanmerking voor woonboten omdat dat vroeger ook het geval is geweest: het buitendijkse

gebied is havengebied. Hieronder valt o.a. de Eilanden, de Lastage en ook de Gelderse kade. Op die plaatsen zijn in principe wel woonboten mogelijk, mits zij voldoen aan enkele eisen (zie beneden).

3. Het kerngebied van de UNESCO-aanwijzing, de vier hoofdgrachten Singel t/m Prinsengracht van Brouwersgracht tot Muldergracht, is het stedenbouwkundig meest gave gedeelte van de 17^{de}-eeuwse binnenstad. Dit dient in de visie van de VVAB woonbootvrij gemaakt te worden. Uitzonderingen daarop zijn de locaties waar historisch gezien vaak boten werden aangelegd, omdat er pakhuizen waren of sprake was van een havenfunctie: het eerste rak van het Singel en het laatste gedeelte van de Brouwersgracht. Daar liggen nu ook al woonboten. Deze keuze betekent tevens dat de meeste nautische knelpunten worden ontlast. Het idee woonboten te verplaatsen naar rakkens in dit gebied die nu nog leeg zijn, wijzen wij scherp af.
4. Een hoger ambitieniveau is tevens nodig voor de rivier waaraan Amsterdam zijn naam en bestaan heeft te danken: de Amstel. Alhoewel het niet nodig is om alle woonboten te verwijderen, is het ons inziens wel nodig de situatie in ruimtelijke zin te verbeteren. Dat betekent uitdunning om de rivieroever terug te geven aan de stad. Dit mede gelet op de nieuwe functie van de *Hermitage aan de Amstel*.
5. Het plangebied moet worden vergroot om gemakkelijker woonboten op nautisch of stedenbouwkundig ongeschikte locaties te kunnen verplaatsen. Het Oosterdok en de IJ-oever, eigenlijk ook de havens en IJburg, zouden bij de planvorming moeten worden betrokken. Een nieuwe locatie net buiten de grens van het plangebied betreft de Dijkgracht waar 20 tot 60 woonboten kunnen liggen. Het probleem kan niet alleen door het stadsdeel Centrum worden opgelost. De andere stadsdelen en de centrale stad moeten bereid zijn woonboten uit het Centrum op te nemen.
6. Het aantal ligplaatsen kan niet vooraf worden vastgeprikt, maar volgt uit de vooraf bepaalde uitgangspunten die hierboven zijn geformuleerd. Dan blijkt dat een vermindering van het aantal ligplaatsen onvermijdelijk is als we de historische binnenstad willen respecteren en in beeld- en gebruikskwaliteit willen verbeteren. Dat betekent dat nieuwe ligplaatsen moeten worden gevonden buiten het huidige te krappe plangebied en/of boten moeten worden uitgekocht.
7. Gebruik het moment van overdracht om woonboten te verplaatsen of uit te kopen. Er is een fonds nodig om woonboten uit te kopen. Wij stellen daarom voor de gelden die de af te sluiten nieuwe aanlegovereenkomsten opleveren, worden gestort in dit uitkoopfonds.
8. Alhoewel wij het standpunt van het stadsdeel *niet* delen dat de woonboten historisch bij de binnenstad horen (dat is feitelijk en aantoonbaar onjuist), is het onhaalbaar noch gewenst alle woonboten uit de binnenstad te verwijderen. Daar waar ze kunnen blijven, dienen ze wel te voldoen aan welstandseisen. Onderdeel van het noodzakelijke welstandsbeleid voor woonboten is een verbod voor woonarken in de binnenstad. Het hoofdcriterium is: *Gaat het om een boot of om bebouwing op het water?* Als wij zeggen dat op bepaalde plaatsen in principe woonboten mogelijk zijn, bedoelen wij geen woonarken en ook niet de modieuze bouwwerken op het water die door de Welstandscommissie worden goedgekeurd. In een hoogwaardig stedelijk gebied als de binnenstad van Amsterdam passen alleen woonboten die het karakter hebben van historische vrachtschepen zoals die van oudsher in Amsterdam voorkomen. Dit betekent een drastische herziening van de huidige welstandseisen.
9. In de Schouwrapportage van de ambtelijke werkgroep voor het zoeken naar nieuwe ligplaatsen, staat dat boten het Singel tot aan de Raadhuisstraat kunnen bereiken door ze met ballast te verzwaren zodat ze onder de bruggen door kunnen. Dit is in geheel in strijd met de uitgangspunten van de Visie. Wij willen dat vastgelegd wordt dat woonboten zelfstandig varend een locatie kunnen bereiken, zonder geheel of gedeeltelijk gedemonteerd te hoeven worden (zoals we bij De Lieve hebben gezien) of met ballast verzwaard (zoals in de Schouwrapportage wordt voorgesteld). Deze eisen zijn nodig om te voorkomen dat veel te grote schepen op plaatsen kunnen komen waar ze vroeger ook niet konden komen.
10. Ook de maximale maten die het stadsdeel heeft meegekregen van de centrale stad zijn aan herziening toe. Indien arken van twintig meter mogen worden vervangen door schepen van dertig meter zou veel te veel openbaar water verloren gaan. Een verplaatsing van 160 schepen kan dan betekenen dat 1,6 kilometer grachtenwand moet worden opgeofferd. De maximale maat van dertig meter is voor de kleinschalige binnenstad veel te groot – dat is vijf à zes grachtenpanden breed. Aanpassing van de maximale maten is dus dringend gewenst.
11. Nieuwe ligplaatsen zijn pas mogelijk als ze zijn opgenomen in het bestemmingsplan. De vereniging is geen voorstander van een facet-bestemmingsplan voor het water. Het water is een integraal onderdeel van de openbare ruimte van de binnenstad en moet als zodanig

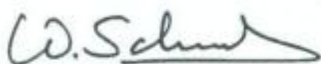
worden behandeld. De nieuwe ligplaatsen dienen opgenomen te worden in de bestaande bestemmingsplannen.

12. De vereniging is voorstander van het gebruik van de grachten als vaarwater. Om die reden moet de situatie in de grachten worden verbeterd. Niets doen is ook voor de vereniging geen optie. Om te kunnen aanmeren is er ruimte nodig zowel op het water als aan de kade. Wij zijn echter geen voorstander van ontsierende aanmeervoorzieningen als steigers. De walmuur zelf dient als aanmeervoorziening te worden gebruikt. Sobere aanmeervoorzieningen zijn wel mogelijk, zoals haalkommen, etc. Ook willen wij graag meer waterstoepen: stenen trappetjes in de walmuur zelf zoals van oudsher in Amsterdam zijn toegepast, maar vrijwel overal zijn verdwenen (een laatst overgebleven voorbeeld bestaat aan het einde van de Guldehandsteeg op het natte Damrak). Een waterstoep neemt geen waterruimte in beslag, maar kost een parkeerplaats. Dat is om meerdere redenen te verkiezen boven steigers.

In de gehele binnenstad liggen ongeveer 900 woonboten. Op basis van bovenstaande uitgangspunten zullen in het binnendijkse gebied op een totaal van 435 ligplaatsen ongeveer 165 moeten worden opgeheven of verplaatst buiten het huidige te krappe plangebied. Niet alles hoeft uitgekocht te worden – voor veel woonboten kan een plek gevonden worden buiten het plangebied. Stel dan er zo'n 100 boten uitgekocht moeten worden, dat is 3 à 4 boten per jaar op een lange termijn-visie van 30 jaar. Op dit moment liggen er 4 te koop in de Brouwersgracht.

Uit ons voorstel blijkt dat ook de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad niet op het standpunt staat dat alle woonboten de stad uit moeten. Van de 900 woonboten kunnen er in het plangebied 735 blijven. Dat is een compromis. Ons voorstel loopt vooruit op de te verwachten toename in de dynamische gebruiksfunctie van de zeventiende-eeuwse binnenstad en de waardering van het ruimtelijke beeld, zeker na de komende aanwijzing als UNESCO-Werelderfgoed. Dat vergt een gedeeltelijke terugdringing van het wonen op het water. De boten die blijven moeten passen in het stadsgezicht.

Namens de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad,



Walther Schoonenberg
voorzitter



Hendrik Kaptein
secretaris

Onderwerp: 'inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water'

Geacht bestuur Stadsdeel Centrum Amsterdam,

Middels deze e-mail reageer ik als binnenstad bewoner graag op het voorgenomen bestemmingsplan water.

Als bewoner van de Geldersekade maak ik mij zorgen over de veranderingen die dit bestemmingsplan voor de kade met zich mee brengt.

De afgelopen jaren is de druk op de Geldersekade enorm toegenomen. Door onder ander aanpassingen van verkeersrichtingen en toenemend gebruik als doorgaande wandelroute is het bijna onmogelijk om vooral op de even zijde van de kade normaal te lopen en/of fietsen. De even zijde is een zeer smalle gracht die eigenlijk nu de druk al niet aan kan.

Het voorgenomen bestemmingsplan voorziet om het gebruik van de Geldersekade verder toe te laten nemen. Volgens mij is het maximum bereikt wat betreft de druk die een straat aan kan; de balans van wonen, werken, transport en recreëren op de Geldersekade is momenteel al verstoord en het bestemmingsplan zal dit alleen maar verergeren.

Naast bovengenoemde nog enkele opmerkingen:

- In 2006 is de motie Deben aangenomen, als uitvloeisel van inspraak op de Nota "Visie op het water van de binnenstad". De motie behelst dat met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade afstemming plaats moet vinden rond de diverse planvormingen in dit complexe gebied (verkeerssituatie, veiligheid, waterplannen) voordat besluitvorming plaatsvindt ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers. (De tekst van deze motie zal op de website geldersekade.org geplaatst worden.)

- Het stadsdeelbestuur heeft nu zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanneming van de motie geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. De buurt voelt zich compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier is slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de GK in te gaan. De buurt wenst een apart informatie-overleg met de verantwoordelijk stadsdeelbestuurder.

- Het bestemmingsplan water voorziet in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

- Deze grootschalige uitbreiding vormt o.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht, kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid. Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de GK in kaart gebracht.

- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. mbt het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de GK. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.

- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanvullende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

- De buurt is niet pertinent tegen een toename van boten, maar 19 is te veel en er moet overlegd worden.

Met vriendelijke groet,

Berry van Elk
Geldersekade 16
1012 BH Amsterdam

Aan Burgemeester en wethouders van stadsdeel Centrum.
Stadhuis
Amstel 1.
Amsterdam

betreft: Ligplaatsvergunningen Singel

Datum: 1 juni 2011

Geacht College.

Datum inschr.		- 7 JUNI 2011	
Aldoen voor			
	Gedien	Akkoord	
Dijkr.			
Secr. Dir.			
Alg. dir.			
	Akte	Circul.	Ruzaaf

Elk jaar komen er bootjes bij van rederij de Nederlanden en elk jaar vraag ik u weer of de ligplaatsvergunningen zijn verstrekt. De rederij de Nederlanden is een keurig bedrijf dat meestal de vergunningen op tijd aanvraagt en de ligplaatsvergunningen worden ook altijd door uw College verleend. Het stadsdeel heeft nl geen ruimtelijke toetsingscriteria om de vergunningen af te wijzen. Nautisch zijn er nooit problemen, alleen als je de bootjes 4 rijen dik legt, maar dat gebeurt niet. Zo is deze rederij in de 15 jaar dat ik nu hier woon gegroeid van 1 rondvaartboot naar 8 en daarmee is het vloeroppervlak van 20 m2 naar 200 m2 horeca uitgebreid en neemt zij een gehele grachten wand van 300 meter in beslag.

De laatste jaren zijn sloepjes populair geworden en ook daar heeft de Nederlanden er een aantal van. Ik vraag u derhalve naar de vergunningen (datum van verstrekking en te naamstelling) van de volgende sloepjes:
Manhattan, Barracuda, Fleur en Bofferd.

Bovendien zijn er een tweetal kleine blauwe bootjes die tussen de grote boten liggen en die kennelijk in gebruik zijn bij de rederij(er liggen schoonmaakspullen in) en voorzien zijn van een normale sticker (A 000223) Omdat deze bootjes gebruikt worden door de rederij lijkt het me wenselijk dat daarvoor ook een ligplaatsvergunning wordt afgegeven.

Ook is er weer een entrepreneur bijgekomen(vlakbij de Raadhuisstraat) met het schip Henry Schmidt. De rederij heet Amsterdam Jewelry . Ik vraag u om dezelfde ligplaatsvergunning gegevens als bovenstaand. En ook of er misschien verbindingen zijn met rederij de Nederlanden. Ik ben benieuwd of er een vergunning nodig is voor het pand van rederij Jewelry op de Singel voor het voeren van een horecabedrijf .M.i. is dat niet toegestaan in het bestemmingsplan.

Het is wel jammer dat ik als buurtbewoner niet actief op de hoogte wordt gesteld van nieuwe aanvragen, waar ik herhaalde malen om gevraagd heb. Voor alle duidelijkheid ik maak geen bezwaar tegen de vergunningen, omdat dat binnen het huidige juridische kader totaal geen zin heeft. Wel moeten rederijen zich aan de regels houden en leges betalen. Hopelijk geeft het facetbestemmingplan dat in juni 2011 wordt behandeld dat ruimtelijke kader wel en de mogelijkheid om als bewoner op normale wijze inspraak te hebben over de wenselijkheid van functies op het water en de kades.

Voor de Singel tussen Raamsteeg en Raadhuisstraat is dat natuurlijk al te laat. Immers bestaande ligplaatsen worden gelegaliseerd . Misschien is het eenvoudiger om de

gehele gracht ts Raamsteeg en Raadhuisstraat aan een zijde te bestemmen voor de rondvaartboten van rederij de Nederlanden, makkelijk te handhaven ook.

Ik vraag me wel af het niet mogelijk was geweest , omdat het facetplan al 3 jaar in voorbereiding is om de vergunning van de Henry Schmidt aan te houden zoals dat bij een normaal bestemmingsplan gangbaar is.. Maar ja niet aan gedacht wellicht en misschien zijn er buiten mij ook geen mensen, die de gestage en eenzijdige groei van de horeca op het water een bezwaar vinden. Het is een peiler voor de economie , de groei wordt door uw College geen duimbreed in de weg gelegd . Op de wal is horeca al 10 jaar bevroren en wordt er om elke centimeter terras gevochten. Logisch dat ondernemers naar het water uitwijken waar vergunningen (nog) niet getoetst worden aan de wet Bibob.

Ik verzoek u naast het geven van concrete informatie over het verlenen van vergunningen deze brief ook te betrekken bij de inspraakreacties(zienswijzen) mbt het bestemmingsplan te water dat op het ogenblik ter visie ligt.

Met vriendelijke groet

P.C.Mattie
Spuistraat 274-2

Inspraakreactie, Zienswijze, Concept-ontwerpbestemmingsplan Water.
per mail en per brief.

Geachte deelraad Stadsdeel centrum

onderwerp : Extra ligplaatsen tussen brug 65 en 66, Prinsengracht.

SPREIDING WOONARKEN/SCHEPEN, GEEN CONCENTRATIE.

ZICHT OP HET WATER

De letterlijke woorden van mevr. J. van Pinxteren de afgelopen inspraakavond afgelopen 15 juni.

Met deze woorden en inhoud van het concept ontwerpbestemmingsplan Water is uw plan voor het plaatsen van twee arken/schepen aan de oostelijke zijde van bovengenoemd rak strijdig, onlogisch en zeer onwenselijk.

REDENEN.

A) Concentratie (dus niet de gewenste spreiding)

Het bovengenoemde rak (tussen brug 65 en 66) meet ongeveer 170 meter. In het rak liggen op dit moment 9 woonarken/schepen en bedrijfsschepen. Als er twee arken tussen geplaatst moeten worden betekent dat:

- 1) verplaatsen van de bestaande arken/schepen en het maken van nieuwe aansluitingen etc.
- 2) De door u zelf gewenste afstand tussen de arken/schepen kan niet gehandhaafd blijven
- 3) De gewenste afstand van 15 meter tot een brug wordt nu al niet gehaald en zal kleiner worden

Dus: In tegenspraak met uw eigen uitgangspunten. Dit is concentratie, geen spreiding.

B) Zicht op het water (door U gewenst) zal geheel verdwijnen.

Dit gedeelte van de prinsengracht wordt druk bewandeld en 'befietst' door Amsterdammers, dagjesmensen en toeristen. Het ligt aan het Johnny Jordaanplein, Woonbootmuseum en de 9 straatjes. Door uw plan is er, letterlijk, geen meter zicht meer op de gracht. En dat op een locatie die een "trekker" van formaat is.

Dus: In tegenspraak met uw eigen uitgangspunten.

C) Veiligheid op het water.

De Prinsengracht is de drukste (of een van de drukste) vaarroutes van Amsterdam. Het rak (tussen brug 65 en 66) meet ongeveer 170 meter. Doordat de afstand van woonschip/ark van 15 meter tot de brug nu al niet gehaald wordt kunnen alleen door ervaren schippers op kleine pleziervaartuigen de linker en rechter doorgangen van de bruggen worden benut.

Het scheepvaartverkeer maakt bijna uitsluitend gebruik van de 'hoofddoorgang'. Op dit moment is het rak met 2 rondvaartboten en 1 pleziervaartuig die in dezelfde richting varen 'vol'. Bij beide bruggen moeten de boten terrugslaan om verkeer uit andere richting voor te laten gaan. Afgezien van diesel uitstoot, herrie etc worden de woonschepen/arken **dagelijks** geraakt door onhandig manoeuvrerende (rondvaart) boten.

Kleine vaartuigen en de waterfietsen (de verhuur is vlakbij) raken veelvuldig in het nauw.

Nogmaals het rak is slechts 170 meter!

In de huidige situatie is de ruimte tussen de woonschepen/arken de enige plek om uit te wijken en voor elkaar te wachten. Met nog meer woonschepen/arken is deze mogelijkheid volledig verdwenen. Een onwenselijke en gevaarlijke situatie op dit druk bevaren stuk gracht. Informeert u vooral bij waternet en waterpolitie over dit onderwerp!

Dus: In tegenspraak met uw veiligheidsbeleid.

Vanzelfsprekend zal ik bovengenoemde punten ook in de rest van de procedure inbrengen.

Dat betekent bij de inbrenging zienswijze en eventuele juridische procedures.

Oplossing. Het volgende rak, richting de Amstel, meet ongeveer 300 meter en daar ligt geen enkele woonboot, misschien volgt dit uit een vorig bestemmingsplan. Gezien het huidige ontwerpbestemmingsplan kunt u dat dan veranderen. Dat past uitstekend in uw doelstelling van spreiding, zicht op het water en veiligheid op het water.

Hoogachtend

DC Gerritse

eigenaar Ark prinsengracht 481K

06 53739439

dimgerritse@gmail.com

Stadsdeel Centrum	Projecten B
datum: 23/06/2	
Perz nr.:	
Bech. antwort:	
inbrengcode: -1.73	
document nr.: 11-42	
oefn. levez:	
afgevl.:	
Regel. aan:	

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer N.Karsijns,

Hierbij wil ik reageren op het concept bestemmingsplan Water van de binnenstad.

In het plan is in de hoek Wittenburgergracht/ Dijksgracht grenzend aan het spoorwegtalud en het voormalige Storkterrein (kaart 4 en 7) een hoekig stuk land ingetekend.

Mijns inziens is dit volstrekt overbodig en belangrijker: een aantasting van de historische 17^e eeuwse havenstructuur.

De Oostelijke Eilanden zijn rond 1660 aangelegd als haven- en werfeilanden o.a. voor de VOCwerven en pakhuizen.

Verbonden door water, of werkgrachten (bestemmingsplan hoofdstuk 3.5) vormden de Oostelijke Eilanden samen met de Nieuwe Vaart en het Oosterdok in de 19^e eeuw het Oostelijke havenkwartier. Juist deze werkgrachten laten de oude havenstructuur nog zien, maak hier beschermd water van.

Er is in de loop van de tijd een groot aantal aanplempingen uitgevoerd waardoor er water van het Oosterdok, de Kattenburgervaart, Oostenburgervaart en de Nieuwe Vaart verloren is gegaan. Het lijkt mij van belang verdere aanplempingen te voorkomen en waar mogelijk ongedaan te maken om de historische havenstructuur te behouden.

Hierover heeft het huidige dagelijks bestuur meen ik ook een uitgesproken visie. Jeanine van Pinxteren sprak zich daarover in het debat in Arcam op 13 mei jl. (over de toekomst van het Oosterdok) zeer duidelijk uit.

Met vriendelijke groet, Titus Dekker.

Hierbij maken wij als Belangengroep 'De vaart blijft vrij' bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water.

In 'De vaart blijft vrij' zijn verenigd:

- VVE Groot Kattenburg
- Bewonerscommissie Leefbaar Kattenburg
- Bewonerscommissie Kattenburg Complex 4/5 (Rochdale)
- VVE Kattenburg
- VVE Wittenburg
- Coöperatieve Woonvereniging Jan van Schaffelaar W.A.
- VVE De Paerl
- Bewonerscommissie Groot Wittenburg (De Key)
- Bewonersvereniging Eigen Haard

'De vaart blijft vrij' wordt ondersteund door het Eilandenoverleg

Onze bezwaren zijn de volgende:

1. Geluidsoverlast

- o De Kattenburgervaart heeft bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten langgerekte appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl, een rijksmonument uit 1663. Water resoneert en versterkt geluid. De Kattenburgervaart is door deze bebouwing een klankkast, een soort echoput.
- o De woonkamers en slaapkamers van de bewoners bevinden zich aan de vaart.
- o Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- o Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.
- o Nu is er reeds geluidsoverlast. Hierover zijn politierapporten, bankjes zijn weggehaald, een stopverbod is ingesteld, de kade is net met groen heringericht. Alles om het geluid te dempen.
- o Deze klankkastwerking is bekend bij het stadsdeel. Uit brieven van bewoners, en zelfs heeft het stadsdeel een aantal jaren geleden een groep ganzen laten verwijderen vanwege geluidsoverlast.
- o In het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden van 2010 is voor de bebouwing rond de vaart de functie 'wonen' toegepast in plaats van 'gemengd', dit in verband met de klankkastwerking.
- o Uit een recent onderzoek, zie de Telegraaf van 14 juni jl., blijkt dat geluid zelfs dodelijk kan zijn voor mensen: De Telegraaf "Geluidsstress dodelijk".

2. Milieuoverlast

- o De vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Er is geen doorstroming, de vaart is niet aangesloten op gemaal Zeeburg. Waternet raadt af hier woonboten neer te leggen.
- o Vervuiling van het water. Alles wat in de vaart terecht komt, blijft in de vaart. Dit geldt voor het lood en andere metalen dat van de woonboten door het regenwater in de vaart terecht zou komen. Om niet te spreken over de fecaliën. Woonboten zijn niet aangesloten op het riool, ondanks de wetgeving. Gezien de discussie over de kosten zal dit ook in de toekomst niet snel het geval zijn.
- o Woonboten in de vaart plaatsen is tegengesteld aan de doelstelling van het waterplan aangaande waterkwaliteit. Woonboten hier is slecht voor de waterhuishouding, er zijn onvoldoende afvoermogelijkheden.
- o Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. De rook dringt direct de slaapkamers en woonkamers binnen. Deze liggen allemaal aan de vaart. En zoals het stadsdeel zelf heeft

meegedeeld aan de bewoners van de Nieuwevaart, kan zij niet de woonbootbewoners verbieden houtkachels te stoken. Deze uitstoot van de houtkachels bevat schadelijke stoffen, roet en fijnstof. Slecht voor onze gezondheid, om nog niet te spreken van de stank waar de bewoners dagelijks in komen te zitten/liggen in de winter.

- o Wittenburg alleen te bereiken via een smalle straat naast de Oosterkerk, en alleen te verlaten via een smalle straat aan de andere kant van de kerk. Nu reeds een verkeersprobleem, en vele wachtende auto's bij het stoplicht, met alle bijbehorende uitlaatgassen. Nog meer uitlaatgassen is onverantwoord.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- o In 2005 werd bij de opstelling van de Visie de Kattenburgervaart ongeschikt verklaard als woonbootlocatie mede vanwege de bestaande parkeerdruk.
- o In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. De twee parkeerzones zijn een zone geworden. Hierdoor wordt de illusie van een lage parkeerdruk op Wittenburg gewekt. Echter in zes jaar is de parkeerdruk alleen maar groter geworden. Met nog meer extra parkeerdruk van woonbootbewoners moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt is dit geen optie. Ook hierover zijn politierapporten.
- o Op Wittenburg wonen veel ouderen. Dit is onder meer terug te vinden in de O+S statistieken. Dit was reeds in 2005 de reden om de vaart ongeschikt te verklaren als woonbootlocatie vanwege de parkeerdruk.

4. Recreatie/toerisme

- o De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, de rust en ontspanning voor bewoners en bezoekers. Onze kinderen spelen hier. Vissers, jong en oud, zitten te vissen aan beide kanten van de vaart. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten, zwanen, en een enkele aalscholver. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.
- o In het rapport Gebiedsgerichte Aanpak van bureau LaGroupe, geschreven in opdracht van het DB van stadsdeel Centrum, met als doel bevordering van het toerisme voor de Oostelijke Eilanden staat: "de vaarten ontstaan door het VOC-verleden zijn een van de belangrijkste kwaliteiten van het gebied". Toeristen genieten van de vaart en nemen stevast foto's van De Paerl en het beschermd stadsgezicht. Dit zicht ontnemen door het plaatsen van woonboten is contraproductief aan de doelstelling het toerisme naar de Oostelijke Eilanden bevorderen, en hiermee de druk op de grachtengordel verminderen.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- o Woonboten in de Kattenburgervaart plaatsen is tegengesteld aan een van de doelstellingen van het Waterplan, meer zicht op het beschermd stadsgezicht. Rijksmonument De Paerl, een bierbrouwerij uit 1663, is onderdeel van het beschermd stadsgezicht.
- o Door woonboten in de Kattenburgervaart te plaatsen wordt het zicht op het beschermd stadsgezicht, De Paerl en het laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg, ontnomen. Dus minder zicht op het beschermd stadsgezicht.

6. Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden

- o Woonboten in de Kattenburgervaart plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden. Het bestemmingsplan zegt voor ons gebied:
- o 'Regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Deze regels zijn van toepassing op het hele plangebied en beperken zich niet tot het deel dat beschermd stadsgezicht is.' En:
- o 'Omdat het water bijdraagt aan het typisch Amsterdamse karakter van het plangebied dient de

waterstructuur van dit voormalige havengebied beschermd te worden. Privatisering van het water en de walkant dient te worden vermeden om dit karakter niet aan te tasten. Dempingen en het bouwen van steigers is daarom niet toegestaan.'

7. IBOR (Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte) 1999

- o Belangrijk onderdeel van het IBOR was zicht op het water. Dit moest gehandhaafd blijven en hersteld worden daar waar het zicht verdwenen was. In dat kader is toen ook bepaald dat de Kattenburgervaart leeg moet blijven. Dit is zelfs nog in 2005 de overweging bij de ambtenaar die belast was met het opstellen van de concept-visie op het water. De verantwoordelijke ambtenaar voor de Oostelijke Eilanden van de toenmalige Dienst Binnenstad was Boudewijn Oranje, nu lid van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum.
- o Nu woonboten in de Kattenburgervaart plaatsen is in strijd met het toen geformuleerd beleid.

8. Zorgvuldige belangenafweging

- o Bij een belangenafweging wordt gekeken naar de verschillende belangen. Hier gaat het enerzijds om het belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de Kattenburgervaart' en anderzijds om het zicht herstellen op het water op een paar plekken in de grachtengordel. Het onbewoonbaar/onleefbaar maken van woningen voor 400 gezinnen versus zicht op het water voor de voorbijganger? Dit is geen zorgvuldige belangenafweging. Waar is redelijkheid? Dit lijkt willekeur. Om deze reden kan de Kattenburgervaart niet als woonbootlocatie worden aangewezen.
- o Het zicht op het water in de grachtengordel wordt trouwens grotendeels ontnomen door geparkeerde voertuigen.

9. Overeenstemming, procedure Visie op het Water

- o In het conceptwaterplan wordt gesteld dat de huidige locaties zijn vastgesteld in de Visie op het water van de binnenstad. Alleen de bewoners rond de Kattenburgervaart, direct belanghebbenden, zijn destijds niet betrokken door het stadsdeel. Wij hebben geen inspraak gehad. Dit terwijl zoveel mogelijk overeenstemming met de bewoners als een belangrijke voorwaarde wordt genoemd voor het waterplan.
- o Op de kaart van de inspraak was de Kattenburgervaart niet vermeld als woonbootlocatie. Ook is de Kattenburgervaart niet vermeld in de memorie van antwoord, wat wel had moeten conform het vigerende inspraakreglement. Pas maanden later na het aannemen van de Visie bleek de Kattenburgervaart opeens woonbootlocatie te zijn geworden! Procedurefoutje! De betrokken ambtenaar heeft medio april 2011 meegedeeld dat 'de vaart op een vreemde manier in het plan is gekomen'. Dit is niet een democratisch proces geweest.

10. Bereikbaarheid

- o Een andere reden waarom de vaart niet in aanmerking komt voor Waternet als woonbootlocatie is dat de vaart door de lage bruggen niet toegankelijk is. Bij het achterste gedeelte van de vaart voor gebouw De Paerl speelt nog mee dat woonboten te lang/breed zijn om de bochten bij het Kippenbruggetje te nemen. Alleen met een hoogwerker kunnen woonboten in de vaart komen. Tenminste volgens BBA (nu Waternet).

11. Dijksgracht-Oost, het stadsdeelstelsel

- o In 2008 heeft de actiegroep De vaart blijft vrij ingesproken bij de Centrale Stad over het beschikbaar stellen van de nieuw te ontwikkelen plaatsen aan de Dijksgracht-Oost voor woonboten uit stadsdeel Centrum. Hier is positief op gereageerd. Daarnaast hebben wethouders water van meerdere stadsdelen aangegeven te beschikken over toekomstige woonbootplekken.

- Hoe het ook zij, het wel of niet hebben van alternatieve plekken mag geen reden zijn om de Kattenburgervaart als woonbootlocatie te handhaven, gezien het desastreuze effect dat het plaatsen van woonboten in deze vaart heeft op het woongenot, dus de levens, van 400 gezinnen rond de vaart.

Wij verzoeken hierbij de aanwijzing van Kattenburgervaart als toekomstige woonbootlocatie ongedaan te maken, en de vaart als woonbootlocatie te schrappen uit het Waterplan.

Hiermee wordt tevens voldaan aan de doelstelling van het Waterplan:

- Beleving van het water bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken.
- Cultuurhistorische beeldbepalende kenmerken van de stad versterken.
- Ligplaatsen in de ruimtelijke structuur van het water en de omgeving passen en de beleving van het water waar mogelijk bevorderen.

En zorgt het stadsdeelbestuur inclusief de stadsdeelraad voor een behoud van de plezierige woonomgeving en de leefbaarheid, een van de hoofddoelstellingen uit het programma akkoord, voor de bewoners rond de Kattenburgervaart, een historisch belangrijk gebied.

'De vaart blijft vrij'
www.devaartblijftvrij.nl

Correspondentieadres: Wittenburgergracht 59
1018 MX Amsterdam

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

26 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- De Kattenburgervaart is een klankkast door de bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl, een rijksmonument uit 1663. Ik woon in gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Er is nu al geluidsoverlast. Dit staat ook in politierapporten. Er is al van alles gebeurd om het geluid te dempen. O.a. zijn bankjes weggehaald, is de kade met groen heringericht, is een stopverbod op de kade ingesteld.
- Mijn appartement heeft alleen ramen aan de kant van de vaart. Mijn woonkamer en slaapkamer bevinden zich dus aan de vaart. Er is geen achterkant waar ik mij stil terug kan trekken. Alles wat op de vaart gebeurt heeft een direct effect op mij. Het is gehorig op de vaart, er is geluidsoverlast. In het weekend kan ik nu al niet 's nachts met het raam open slapen.
- De woonboten komen onder mijn raam te liggen. Ook verder verwijderd zou dit geluidsoverlast geven, gezien het geluidsversterkende karakter van water.
- Meerdere leden van de stadsdeelraad, waaronder Fred Kramer, Joop Lahaise en Nelly Duijndam, hebben deze klankkastwerking en de geluidsversterking die dit veroorzaakt al geconstateerd. Dit was voor hun de reden om het plan voor steigers voor plezierbootjes niet aan te nemen.
- Voor de oude stad bestaat een verordening, dat niet zo maar op de achtererven een parkeerplaats of andere bebouwing mag komen. Dat aan de achterkant van een pand rust en ruimte met frisse lucht moet zijn. Willekeur wordt zo uitgesloten.
- in het recentelijk vastgestelde Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden is voor de woningen rond de Kattenburgervaart de functie 'wonen' gehandhaafd. In de rest van de binnenstad bestaat deze functie niet.
- Recentelijk heeft onderzoek aangetoond, zie de Telegraaf van 14 juni jl., dat geluid zelfs dodelijk kan zijn voor mensen: De Telegraaf "Geluidsstress dodelijk".

2. Milieuoverlast en Leefomgeving

- Woonboten stoken houtkacheltjes. Zoals gezegd heeft mijn woning alleen ramen aan de kant van de vaart. Deze ramen liggen op het noord/noordoosten. Vier van de vijf dagen in de winter komt de wind uit het noorden tot noordoosten. Een woonboot met rokend houtkacheltje onder mijn raam? Waar komt mijn frisse lucht vandaan? En de stank? En de roet en het fijnstof? Slecht voor mijn gezondheid, en een goede woonomgeving. Zoals het stadsdeel zelf heeft meegedeeld aan de bewoners van de Nieuwevaart, kan zij de woonbootbewoners niet verbieden hun houtkacheltjes te stoken.
- De Kattenburgervaart heeft nagenoeg stilstaand water. Er is geen doorstroming, de vaart is niet aangesloten op gemaal Zeeburg. Waternet raadt om deze reden af hier woonboten neer te leggen.

- Bij De Paerl ligt in de grote dode hoek bijna altijd drijfvuil. Waternet is hiervan op de hoogte.
- Vervuiling van het water. Alles wat in de vaart terecht komt, blijft in de vaart. Dit geldt voor het lood en andere metalen dat van de woonboten door het regenwater in de vaart terecht zou komen. Om niet te spreken over de fecaliën. Woonboten zijn niet aangesloten op het riool, ondanks de wetgeving. Gezien de discussie over de kosten zal dit ook in de toekomst niet snel het geval zijn.
- Woonboten in de vaart plaatsen is tegenovergesteld aan de doelstelling van het waterplan aangaande waterkwaliteit. Woonboten hier is slecht voor de waterhuishouding, er zijn onvoldoende afvoermogelijkheden.
- En dan heb ik het nog niet over de bescherming van de cultuurhistorische waarde, en het zicht op ons gebouw De Paerl. De charme van de buurt is de brede vaart met ons pand uit 1663. Iedere dag staan toeristen foto's te nemen, en komt er een bootje met toeristen langs. Om niet te spreken van de buurtbewoners die van deze groene oase genieten. Kinderen spelen, vissen, ook ouderen. Mensen zitten aan de rand van de vaart. Broedende futen, eenden, meerkoeten.
- Dit maakt een woonomgeving leefbaar. Dit teniet doen door woonboten te plaatsen op deze plek, is desastreus voor de leefomgeving.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd bij de opstelling van de Visie de Kattenburgervaart ongeschikt verklaard als woonbootlocatie mede vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. De twee parkeergebieden zijn een zone geworden. Hierdoor wordt de illusie van een lage parkeerdruk op Wittenburg gewekt. Echter in zes jaar is de parkeerdruk alleen maar groter geworden.
- Met nog meer extra parkeerdruk van woonbootbewoners zal ik als vrouw mijn auto op Oostenburg parkeren moeten parkeren? Ruim 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt is dit geen optie. Ook hierover zijn politierapporten. Bij mij voor de deur op de Wittenburgergracht is al bijna nooit een parkeerplaats vrij, mede gezien de overloopvergunningen uit de Plantagebuurt, en de mensen met een tweede auto uit die buurt die hun auto op de Wittenburgergracht zetten vanwege lager parkeertarief en vrij parkeren na 21:00 uur en op zondag.

4. Zicht op het beschermd stadsgezicht/rijksmonument De Paerl

- Woonboten in de Kattenburgervaart plaatsen is tegengesteld aan een van de doelstellingen van het Waterplan, meer zicht op het beschermd stadsgezicht. Rijksmonument De Paerl, een bierbrouwerij uit 1663, is onderdeel van het beschermd stadsgezicht.
- Door woonboten in de Kattenburgervaart te plaatsen wordt het zicht op het beschermd stadsgezicht, De Paerl en het laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg, ontnomen. Dus minder zicht op het beschermd stadsgezicht.
- Woonboten in de Kattenburgervaart plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden waarin juist wordt gesteld dat er 'Regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Deze regels zijn van toepassing op het hele plangebied en beperken zich niet tot het deel dat beschermd stadsgezicht is.' En: 'Omdat het water bijdraagt aan het typisch Amsterdamse karakter van het

plangebied dient de waterstructuur van dit voormalige havengebied beschermd te worden. Privatisering van het water en de walkant dient te worden vermeden om dit karakter niet aan te tasten. Dempingen en het bouwen van steigers is daarom niet toegestaan”.

- De Paerl is een rijksmonument. Wij mogen nog geen raam veranderen, of om het pand veiliger te maken de brievenbussen in een raam of voor het pand plaatsen, doch het zicht op het pand mag wel door een woonboot verdwijnen.

5. Zorgvuldige belangenafweging/procedure Visie op het water

- Bij een belangenafweging wordt gekeken naar de verschillende belangen. Vier woonboten neerleggen in het brede stuk vaart bij De Paerl betekent het plezierig wonen onmogelijk maken voor de bewoners van De Paerl en de bewoners van de Wittenburgerkade. Alles bij elkaar zo'n 100 gezinnen. Voor mij als bewoner van De Paerl, en mijn medebewoners geldt dan ook nog dat wij alleen ramen aan de vaart hebben.
- In de grachtengordel gaat het niet om leefbaarheid voor de bewoners, maar om zicht op het water, op het beschermd stadsgezicht. Van een zorgvuldige en redelijke belangenafweging is hier geen sprake. Om deze reden kan de Kattenburgervaart niet als woonbootlocatie worden aangewezen.
- In het conceptwaterplan wordt gesteld dat de huidige locaties zijn vastgesteld in de Visie op het water van de binnenstad. Alleen de bewoners rond de Kattenburgervaart, direct belanghebbenden, zijn destijds niet betrokken door het stadsdeel. Ik heb geen inspraak gehad. Dit terwijl zoveel mogelijk overeenstemming met de bewoners als een belangrijke voorwaarde wordt genoemd voor het waterplan.
- Op de kaart van de inspraak was de Kattenburgervaart niet vermeld als woonbootlocatie. Ook is de Kattenburgervaart niet vermeld in de memorie van antwoord, wat wel had moeten conform het vigerende inspraakreglement. Pas maanden later na het aannemen van de Visie bleek de Kattenburgervaart opeens woonbootlocatie te zijn geworden! Procedurefoutje! De betrokken ambtenaar heeft medio april 2011 meegedeeld dat 'de vaart op een vreemde manier in het plan is gekomen'.
- De besluitvorming eind 2005 onder druk van de VVAB bestond uit het verwijderen van de meeste nieuw aangewezen woonbootlocaties in de grachtengordel. Deze nieuwe locaties werden niet verwijderd omdat het de van invloed zou zijn op het woongenot van de individuele bewoners, maar omdat de VVAB eigenlijk de woonboten uit de grachtengordel weg wil hebben. Al met al had het proces weinig democratisch gehalte.

Ik verzoek u gezien bovenstaande bezwaren om de aanwijzing van de Kattenburgervaart als toekomstige woonbootlocatie ongedaan te maken, en de vaart als woonbootlocatie te schrappen uit het concept-ontwerpbestemmingsplan Water.

Met vriendelijke groet,

Marijke van Bodengraven

Inspraakreactie Bestemmingsplan Water – Stadsdeel Centrum

Amsterdam, 26 juni 2011

Geacht college,

Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken om mijn visie te geven op het concept bestemmingsplan van het stadsdeel Amsterdam-Centrum.

Als bewoner van de Geldersekade ben ik niet blij dat het Stadsdeel voornemens is om in de gracht ligplaatsen voor woonboten te realiseren. Dit zal het uitzicht op het open water van de Geldersekade wegnemen en het algehele beeld in de context met de historische bebouwing zal hierdoor minder worden. Desalniettemin heb ik begrip voor de achtergrond van het plan van het stadsdeel om op de Geldersekade meer ruimte voor wonen op water te realiseren. Ik ken de situatie bij de Prinsengracht (t.h.v. Noordermarkt) en de Brouwersgracht. De inname van het water op deze locaties door woonboten is niet proportioneel en ik kan de wens om hier enkele boten te verplaatsen goed begrijpen. Tevens heb ik begrip voor de situatie dat binnenstadbewoners 'de lasten gezamenlijk moeten dragen'. Ik heb echter geen begrip voor de mate waarmee het bestuur de Geldersekade nu wil gaan belasten met woonboten. Na bestudering van de kaart blijkt dat de plannen zijn om aan beide zijden van de Geldersekade ligplaatsen te creëren. Dit geeft een versmalling van de gracht en het openbare water van meer dan de helft van de totale breedte. Dit is in mijn beleving volledig disproportioneel en mensen die wonen of verblijven aan de gracht raken hierdoor volledig het zicht en het contact met het water kwijt. Het beeld van de Geldersekade wordt hierdoor volledig aangetast! De disproportionele situatie van de Prinsengracht en de Brouwersgracht wordt getransporteerd naar de Geldersekade.

Tevens is het niet mogelijk om een bestemmingsplan Water vast te stellen zonder dat gekeken wordt naar de context die hierdoor op de wal ontstaat. Vooral op de even zijde van de Geldersekade is het de afgelopen tijd een stuk drukker geworden wat betreft het aantal verkeersbewegingen. Er is een grote toename te constateren van voornamelijk taxi's, bevoorradingsbussen en ander personenvervoer. De reden van deze toename is het feit dat de Geldersekade oneven zijde eenrichtingsverkeer is geworden. Logischerwijs gaan auto's dus de even zijde nemen om de Nieuwmarkt te bereiken. Indien de kade hier wordt volgelegd betekent dit de kans op nog meer verkeer als gevolg van bewoners en bezoekers van de woonboten.

Ik zou willen voorstellen om één zijde van de Geldersekade te reserveren voor woonboten en de andere zijde vrij te laten. Hierdoor blijft het contact met het water en het zicht hierop enigszins behouden. Tevens zou ik graag zien dat alleen woonschepen en NIET de woonarken worden verplaatst naar de Geldersekade. De Geldersekade met zijn 67 Rijksmonumenten is te mooi om verpest te worden door deze drijvende bungalows.

Graag zou ik antwoord krijgen op onderstaande vragen:

1. Waarom wijst het stadsdeel niet ligplaatsen aan op de Geldersekade én de Prinsengracht?
Op de Prinsengracht is zuidelijker nog voldoende ruimte om woonboten te leggen. Ik zeg niet dat dit zou moeten, maar door deze eventuele ligplaatsen niet mee te nemen in het bestemmingsplan wordt dit bij voorbaat al uitgesloten. Wat is er op tegen om deze mogelijkheden aan te bieden (naast de GK) aan bewoners van woonboten die nu

wegmoeten? Ik neem aan dat u niet met het UNESCO argument komt want die aanwijzing hebben wel al en deze is verkregen met de huidige situatie van woonboten op de Prinsengracht.

2. Wordt in de nieuwe situatie gehandhaafd op illegale vlotten? Als voorbeeld wil ik het vlot geven wat ligt tegen de woonboot ter hoogte van Geldersekade 98. Dit vlot vormt een lelijke visuele aantasting van de openbare waterruimte en vormt een versmalling voor plezier- en rondvaartboten. Wat en waarom het vlot hier ligt is iedereen een raadsel.... Graag reactie op dit voorbeeld.
3. Is er rekening gehouden met het gegeven dat in de kademuur van de Geldersekade de laatste resten van de Middeleeuwse stadsmuur zichtbaar zijn? Door het reserveren en vervolgens plaatsen van woonboten hiervoor wordt het zicht hierop ontnomen. Is dit een bewuste keuze?
4. Waarom wordt woonbooteigenaren niet de mogelijkheid geboden om hun boot te verplaatsen naar een ligplaats buiten het Centrum? In mijn beleving wordt er te nadrukkelijk ingezet op verplaatsen binnen het Centrum, terwijl dit in mijn beleving toch geen doel op zich kan zijn? Eigenaren van boten willen misschien wel liever op locaties buiten het Centrum liggen in plaats van de Oostelijke Eilanden of de Geldersekade?

Dank voor het meenemen van mijn reactie in het concept Bestemmingsplan Water en tevens bij voorbaat dank voor het antwoord op bovenstaande vragen.

Met vriendelijke groet,

Stan Verstraete
Geldersekade 64
1012 BK Amsterdam

Aan: Stadsdeel Centrum
Onderwerp: t.a.v Nico Karsijns - bezwaar steigerplan Stadsdeel Centrum

Geachte heer Karsijns,

bij deze wil ik bezwaar maken tegen het plan om de steiger in de Lijnbaansgracht ter hoogte van nr. 305 geschikt te maken als aanlegsteiger voor commerciële vaart.

Ik heb het Bestemmingsplan Water en het steigerplan in het bijzonder doorgenomen en maak bezwaar om de volgende redenen:

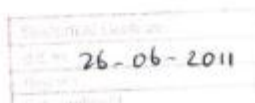
1) In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat uit onderzoek blijkt dat door invoering van het steigerplan de vaarbewegingen gemiddeld in Amsterdam Centrum niet zullen toenemen, maar bij enkele steigers wél. Doordat de steiger voor de Lijnbaansgracht ter hoogte van nr 305 op dit moment geen commerciële aanlegsteiger is, is de verwachting dat op deze plaats na invoering van het plan de overlast toeneemt aanzienlijk.

2) De overlast bij de steiger in de Lijnbaansgracht ter hoogte van nr. 305 is heden ten dage aanzienlijk, o.a. door toeristen die met hun waterfiets aanmeren, en door pleziervaartuigen die aan en afmeren. In het plan wordt gemeld dat invoering van het steigerplan alleen gepaard kan gaan met duidelijke handhaving van de regels. Gezien de huidige situatie en het vooraf beschrevene zie ik niet in hoe met toenemende kans op overlast de handhaving beter zou plaatsvinden. De plannen voor handhaving van de regels zijn in het plan zeer onduidelijk, vaag en algemeen beschreven.

3) Reders geven in het onderzoek aan dat zij minimaal gebruik willen maken van de nieuwe aanlegsteigers, gezien de gemiddelde rondvaart gewoon de bekende aloude routes zal varen. Voor wie de aanlegsteiger in de Lijnbaansgracht ter hoogte van nr 305 bedoeld is, blijft onduidelijk. Commerciële activiteiten zijn er nauwelijks. De kans dat de steiger aantrekkingskracht op waterfietsen en pleziervaartuigen zal uitoefenen (ondanks dat de steiger niet voor hen bedoeld is) en die gepaard gaat met overlast is aanzienlijk.

In afwachting van uw antwoord,
met vriendelijke groet,

L. Deltrap
Lijnbaansgracht 305B
1017 RN Amsterdam.



BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H.C. Verschuren.....
1018 BT Amsterdam

Adres: ...Hoogte Kadijk 120A,

Handtekening:

Datum: 25-06-2011.....



Geachte heer Karsijns,

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water.

De bezwaren zijn u inmiddels wel bekend.

Ik wil daar graag aan toevoegen dat wat mij betreft de woonboten meer dan welkom zijn aan de Marinierskade, in het verlengde van de Dijksgracht.

Nu kijk ik uit op boten vol lelijk ijzer en metaal, en vuilniszakken vol restanten van de vorig jaar reeds afgebrande boten.

Nu een verwaarloosde kade, in de toekomst mogelijk een geweldige plek voor zo'n 10 woonboten.

Leg er een weg aan en laat de boten maar komen, niemand die er last van heeft.

En ik heb een gezellig, puur Amsterdams uitzicht in plaats van de huidige troosteloze aanblik die de kade onder het spoor biedt.

In de hoop dat u tot een weloverwogen, slimme beslissing komt, teken ik,

Met vriendelijke groet,

Lizzy Kalisvaart

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: R.G. DE BOER

Adres: KATTENBURGERHOF 16

Aan: Stadsdeel Centrum
Onderwerp: t.a.v. Nico Karsijns

Geachte heer Karsijns,
Van een achterbuurvrouw Mevr. Valkonet keeg ik een brief te lezen dat er een besluit is genomen om nog een steiger in de LIJNBAANSGRACHT te plaatsen.

Ik maak wel bezwaar omdat ik reeds op een steiger uit kijk in de Lijnbaansgracht t/o Nieuwe Weteringstraat 71.

Er werd destijds een prachtige steiger gebouwd.
Al sinds jaren kan er geen boot meer aanleggen omdat een brutale buurtbewoner zijn boot er altijd heeft liggen. Het is zijn PLAATS... Er wordt door de gemeente Waternet niets aan gedaan ?

Verder gebeuren er op die steiger de meest vreselijke dingen. Het is een verzamelplek voor alcoholisten en hangjongeren. Vooral 's avonds hebben we veel overlast van het lawaai wat ze produceren (**de hangjongeren**) en ook de rommel die ze op de steiger achter laten en wat ze in de gracht gooien. Nog niet gesproken over plassen etc. We zijn al jaren niet meer blij met de mooie steiger die voor iets anders werd gebouwd.

Ik vraag U met nadruk geen nieuwe steigers te bouwen.

Met vriendelijke groet,
Nanou Huijbregts.

Onderwerp: inspraak concept ontwerp bestemmingsplan water

Geachte meneer Karsijns,

Bij deze wil ik u mededelen dat ik bezwaar maak tegen het steigerplan.

Als bewoner van de Noordermarkt is het afschuwelijk om te zien hoe deze prachtige plek met het fijne "buurtachtige" karakter steeds meer een "leidseplein" gehalte begint te krijgen.

Het zou dan ook erg jammer zijn als dit verder wordt doorgezet door nu ook nog alle drukte en overlast van de pleziervaart en rondvaartboten, het in en uitstappen, erbij te krijgen.

Er is inmiddels voor ons als bewoners al zoveel geluidsoverlast door de grote terrassen en evenementen die op het plein worden georganiseerd.

Ik verzoek u daarom met klem ook aan de bewoners te denken en er zorg voor te dragen dat er niet meer overlast komt.

Met vriendelijke groet,

Karin Woudt

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekaade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekaade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekaade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

? Er zouden op het water van de Geldersekaade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

? Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid. De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een herindeling van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakkens vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

? Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekaade in kaart gebracht.

? De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekaade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.

? Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponen. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

? Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

? Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekaade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen.

M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Drs. N.J.M. Beuk

Mail sturen aan:	nkarsijns@centrum.amsterdam.nl
Onderwerp:	inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekaade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekaade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekaade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekaade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid. De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekaade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekaade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.

- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponten. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.l. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: ...marianne selleger.....

Adres: ...geldersekade 63a.....

Postcode: 1011 EK..... Amsterdam

E-mailadres: marianneselleger@tiscali.nl.....

131

Aan: Karsijns, Nico

Onderwerp: Inspraak reactie

Intake bew: ja
Intake: _____

Mijne Heren,

Onderwerp: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

Hierbij onze reactie op bovengenoemd plan.

Uit dit plan blijkt dat U voornemens bent het aantal ligplaatsen voor woonschepen aan de oneven zijde van de Prinsengracht tussen brug 65 en 66 met 50% te verhogen. (van 4 naar 6).

Dit is volledig in tegenspraak met de doelstellingen zoals in Uw eigen concept plan vermeld.

“DE BELEVING VAN HET WATER BEVORDEREN”

Zie hiertoe o.a art. 1.3 uit dit plan.

Wij krijgen het gevoel dat Stadsdeel centrum dit rak in de Prinsengracht als “ afvoerputje ” gebruikt.

Wij roepen in Uw herinnering dat er in 1976 slechts 3 woonboten lagen in dit rak welke over de jaren is uitgebreid naar de huidige 9 door o.a verplaatsing van schepen van Bibliotheek en Anne Frank Huis en de komst van de museum boot.

Dit gevoel wordt versterkt door analyse van de andere rakken, die aansluiten op het onderhavige. Hier is geen sprake van een groei van 366 % sinds 1976 en een bezettingsgraad van 91,6 % na uitvoering van dit, ongewenste, deel van Uw plan.

Wij kunnen begrip opbrengen voor het feit dat U ligplaatsen zoekt doch vragen ons af waarom wederom in dit rak aan de Prinsengracht. Er moeten toch alternatieven zijn als je alleen al bij ons in de buurt rond kijkt.

Wij vertrouwen er op dat U inziet dat deze enorme groei in dit specifieke rak onrechtvaardig is voor zowel wal- als scheepsbewoners aldaar en ook geen recht doet aan Uw eigen doelstellingen.

Wij zien aanpassingen van het concept op dit punt dan ook tegemoet in het ontwerp bestemmingsplan van okt/nov 2011.

Met vriendelijke groet.

W.G.van Bavel

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
t.a.v. de heer N. Karsijns
Antwoordnummer 10066
1000 PA Amsterdam

Amsterdam, 27 juni 2011

Betreft: bezwaarschrift steigerplaats Noordermarkt

Geachte heer Karsijns,

Tegen het voornemen om voor rondvaartboten een steiger te plaatsen in de Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt heb ik ernstige bezwaren.

Dit vanwege:

- overlast in mensen en geluid op en rondom de steiger;
- nog meer drukte en lawaai op de gracht door de aanleggende en wegvarende rondvaartboten;
- 's avonds en 's nachts overlast van pleziervaartuigen die afmeren voor horecabezoek en van (rumoerige) toeristen die de steiger gaan gebruiken als verblijfplaats.

Hoogachtend,

E. Duijker

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Marijke Katsbeek

Adres:

Thede Wittenburgerdijkstr. 20

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

Ik heb hier indirect mee te maken, weg met mijn privilege

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: *S de Ieth*

Adres: *Jan Witheystraat*

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: m m al

Adres: 2^e Wittenburgerdwarsstraat 10

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: K. Breen

Adres: Kattenburgerhof 50

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Ba Ligvoet Adres: KattenBURGER-101 4

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Mc Bogert

Adres: Wittenburg, geleade 19

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

HARRY DE VRE

Adres:

WITTENBURGERKADE 32

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestedingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: E. van Dick / A. Meijers Adres: Jauch Burggraafstraat 19

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg of Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J. Dykstra

Adres: OLIFANTSWERF 25

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H. A. Jansz

Adres: Ravenwaf 12

Onderwerp: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns, geacht Stadsdeelbestuur,

Hierbij mijn inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water. Sinds 1993 woon ik op of in de buurt van de Gelderse kade. Was het 20 jaar geleden nog een gracht waar je liever niet kwam, tegenwoordig is het een stuk verbeterd. Zodanig zelfs dat ik al weer bijna 5 jaar een onderneming op de Gelderse kade durf te drijven. Echter gevaren van verloedering liggen op de loer. Het is daarvoor een gevoelige gracht. Bij plan ontwikkeling zou daar rekening mee moeten worden gehouden. Enkele bemerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan:

- De gracht kan (verkeers)drukke nu al niet aan. Tegenwoordig is het bijna ondoenlijk om op de evenzijde nog normaal te kunnen lopen. Men heeft gemeend om van één van de smalste kades een doorgaande route te moeten maken. Alsof het de normaalste zaak is rijden taxi's en vrachtwagens over de kade af en aan. Er hoeft maar een auto iets te ruim geparkeerd te staan of de vrachtwagens kunnen er al niet langs. Het bestemmingsplan gaat natuurlijk niet zozeer over de kade zelf, maar over het water. Maar het heeft er wel degelijk invloed op. Meer bedrijvigheid betekent nog meer verkeer op de Gelderse kade en nu al kan de kade het niet aan.
- Aan het begin van de Gelderse kade wordt een openbare aanlegsteiger gepland. Hoe de aan- en afvoer van grote groepen mensen moet gaan plaatsvinden, zonder ongelukken en ergernissen, is mij een raadsel. De Gelderse kade aan de even zijde behoort tot het postcode 1012 gebied. Dit gebied staat bekend om het aantrekken van een bepaald publiek, die de Gemeente juist wil gaan weren. Is het aanleggen van een openbare aanlegsteiger dan wel een goed idee? Dit is voor de vrijgezellenparties een leuke aanvulling op het programma en zal voor de bewoners van de Gelderse kade tot veel overlast leiden. Er wonen namelijk ook gewoon mensen op dat stuk van de Gelderse kade. Het is geen prettig vooruitzicht om voor je deur van boten in- een uitstappende groepen mensen te hebben. Groepen geven in het algemeen veel (geluids-) overlast, zeker in combinatie met het drukke verkeer op de kade. Rond het Oosterdokseiland is genoeg water waar een aanlegvoorziening gemaakt kan worden, zonder dat dat tot veel overlast zal leiden.
- De Gelderse kade is een historische gracht en een beschermd stadsgezicht. Aan de evenzijde zijn nog stukken te zien van de oude stadswal. Moeten we die aan het zicht gaan onttrekken? En wordt door (moderne) woonboten het beschermde stadsgezicht niet aangetast? De Gelderse kade is een brede gracht, die nu nog grotendeels vrij van vaste ligplaatsen is. Wordt hier niet een fout gemaakt (een fout die in het verleden ook ten aanzien van de andere grachten is gemaakt), door deze gracht alsnog vol te leggen? Verplaatsen we hiermee niet een probleem en wordt er dus niets opgelost?
- De mogelijkheid bestaat dat een aantal ligplaatsen bestemd kunnen worden voor een hotelboot. Volgens de hotelplannen van de Gemeente mogen er in het 1012 postcode gebied geen hotelkamers bijkomen. Is hiermee rekening gehouden? Daarnaast vraag ik mij af in hoeverre het Stadsdeel er voor gaat zorgen dat er bonafide exploitanten gaan komen, die het publiek gaat aantrekken die de Gemeente graag wil. Het gevaar ligt er in dat met de hotelboten een bepaald publiek aangetrokken gaat worden, die voor veel overlast op de kade kan gaan zorgen. Zoals hierboven gemeld, moet er zeer voor gewaakt worden dat de Gelderse kade afglijdt naar de gracht die het eens was. Leidt een hotelboot wel tot een upgradering van het 1012 gebied of gaan we het overlast gevende gebied uitbreiden?
- De verkeersdruk op de kade is enorm en zal met het bestemmingsplan Water alleen maar toenemen. In hoeverre is in de plannen rekening gehouden met de milieu effecten? Wordt momenteel al aan de normen voldaan? Als deze nu al worden overschreden zal dat met het bestemmingsplan water alleen maar slechter worden en wordt het voor veel bewoners een onleefbare gracht. Terwijl het toch een gracht is met heel veel bewoners.
- In 2006 is de motie Deben aangenomen. De motie behelst dat met de bewoners aan beide zijden van de Gelderse kade afstemming moet plaatsvinden rond de diverse planvormingen voordat besluitvorming plaatsvindt, hetgeen voor zover mij bekend (nog) niet heeft plaatsgevonden.

Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Natuurlijk ben ik tot nadere toelichting bereid en verzoek ik u bij de besluitvorming met bovenstaande punten rekening te houden.

Met vriendelijke groet,
Marcel de Moel



Aan Stadsdeel Centrum
t.a.v. dhr. N. Karsijns
nkarsijns@centrum.amsterdam.nl

Betreft concept ontwerp bestemmingsplan 'Water' kleine aanpassing

25/06/11

Geachte heer Karsijns,

Hierbij verzoeken wij u een kleine aanpassing van de kaart 5.

Onze schepen hebben een ligplaats aan het Liander terrein en aan de Groenmarktkade. Omdat Liander de wens kenbaar heeft gemaakt om het overpad via hun terrein te beëindigen en omdat de maat van 4 van onze schepen gewijzigd is van 13,5 m naar 20m hebben wij bouwvergunning gevraagd en gekregen voor het slaan van enige palen, vlg. BWT 81-05-0300 (kopie bijgesloten). Uitvoering van het slaan van de palen is om technische redenen vertraagd (de aanwezigheid van kabels; dit moest door Liander worden uitgezocht en daar namen ze nogal de tijd voor...), maar zal komende winter plaatsvinden. Daarbij komt dan 1 schip tegen de bedrijfsark en 1-2 ten noorden hiervan te liggen. Het totaal aantal schepen blijft gelijk. Toegang is mogelijk via de bedrijfsark, die aan de 3 waterzijden deuren heeft.

Wij verzoeken u dan ook tot een kleine wijziging van het gebied dat bestemd is voor swa-vbv, door dit door te trekken tot 4,5 m buiten de bedrijfsark en 20 m ten noorden hiervan (en aldaar ca. 9 m uit de oever).

Bij voorbaat dank voor de medewerking, en vanzelfsprekend altijd tot nadere toelichting bereid,

Met vriendelijke groet,

Felix Guttman



Canal Company B.V. Weteringschans 26-1 hg. 1017 SG Amsterdam T 020 623 98 86 F 020 624 10 33
ABN 54.87.10.074 BTW nr. NL0098.26.6108.01 KVK nr. 3418.4567
info@canal.nl www.canal.nl



Scheepswerf Pijlman b.v.

Aan Stadsdeel Centrum
t.a.v. dhr. N. Karsijns
nkarsijns@centrum.amsterdam.nl

Betreft concept ontwerp bestemmingsplan Water¹

25/06/11

Geachte heer Karsijns,

Hierbij een vraag mbt kaart 1:

Scheepswerf Pijlman –onderdeel van Canal Company- is gevestigd aan de Zoutkeetsgracht. Het is de plek waar onze werkboden (1 of 2, afhankelijk van o.a. seizoen en inzet) in eigen water aangemeerd liggen. Zou het water hier dan niet de bestemming moeten hebben swa-vbv?

Graag hoor ik even hoe dit het best op de kaart kan worden gezet. Daarnaast liggen er natuurlijk schepen waaraan gewerkt wordt, maar ik neem aan dat die niet ingetekend worden.

Met vriendelijke groet,

Felix Guttman



Canal Company B.V. Weteringschans 26-1 hg 1017 SG Amsterdam T 020 623 98 86 F 020 624 10 33
ABN 54.87.10.074 BTW nr. NL0098.25.610B.01 KVK nr 3418.4567
info@canal.nl www.canal.nl





WOONBOOT MUSEUM
DUSEBOAT

Stadsdeel Centrum Amsterdam,
t.a.v. dhr. N. Karsijns
Inspraakreactie Bestemmingsplan Water.
Postbus 202
1000 AE te Amsterdam,

Amsterdam, 24 juni 2011

Stadsdeel Centrum
d.d. int. 27-06-2011
Reg.nr.:
Beh. ambt/adv.:
Projecten BW
Kopie aan:
archiefcode: -1.731.212
dosier nr.: 11-4266d
griv. bev.: ja
afgch.: ja

Geachte leden van de deelraad Stadsdeel Centrum,

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om mijn inspraakreactie/zienswijze betreffende het concept ontwerp bestemmingsplan Water in te dienen.

Als eigenaar van het Woonbootmuseum draag ik een warm hart toe aan deze voor Amsterdam zo typerende woonvorm. De woonboten dragen meer bij aan de sfeer in de Amsterdamse binnenstad dan menig een zich realiseert. De Prinsengracht is niet voor niets de meest bevaren en gezelligste gracht! Als je die gracht woonbootvrij maakt wordt het een dooie boel. Gelukkig is dat niet uw doelstelling.

Uw ambitie om woonboten op sommige plaatsen wat uit te dunnen kan ik mij voorstellen. Het zicht op het water op sommige plaatsen is iets te ver te zoeken.

Dat u echter op het rak tussen Berenstraat en Runstraat (tussen brug 65 en 66) twee boten wilt toevoegen snap ik niet. Als er ergens een goede mix is van verschillende boten die niet al te dicht op elkaar liggen waardoor er voldoende zicht op het water blijft is het hier wel. Dit rak laat zien hoe het kan, zonder dat woonboten storend in hun omgeving liggen.

Twee boten inpassen creëert een situatie zoals op de Brouwersgracht waar u het probleem juist wilt oplossen.

Daarnaast ontstaat er een nieuw "nautisch knelpunt", doordat er minder manoeuvreerruimte zal zijn voor de vele rondvaart- en recreatievaartuigen die elkaar op dit zeer korte rak willen passeren, of liggen te wachten voordat een brug gepasseerd kan worden.

Een ander rak zoals het rak ernaast tussen Berenstraat en Reestraat is bijvoorbeeld veel langer en leger waardoor er daar geen "Brouwersgracht-effect" ontstaat nog een nautisch knelpunt. Ik verzoek u het concept bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

Met vriendelijke groet,

V.W.J. van Loon
Eigenaar/initiatiefnemer

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Janneke Willemse

Adres: Kattenburgerhof 49

Bjorn ter Kuile
 Lenneke Overeem
 Amstelveld 32
 Postbus 10375
 1001 EJ Amsterdam

Stadsdeel Centrum Amsterdam
 t.a.v. dhr. N. Karsijns
 postbus 202
 1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 28 juni 2011

Betreft: Inspraakreactie Bestemmingsplan Water

Beste,

Het bestemmingsplan water ligt ter inzage. Voordat dit plan definitief zal zijn gaat er nog een paar jaar overheen. Dit is in ons geval een erg onhandige situatie, wij zullen hier kort uiteenzetten waarom.

De boot, 10 jaar bezig met vervangingsvergunning

Onze boot op het Amstelveld 32 heeft zijn langste tijd gehad. De plek zal naar alle waarschijnlijkheid worden wegbestemd. De boot is al lange tijd in zeer slechte staat. Wij hebben deze boot gekocht in 2001 met geen andere reden dan de plek waar deze ligt, wij zijn nu tien jaar bezig de boot te vervangen. De vervangingsvergunning heeft lange tijd geduurd met name doordat welstand zeer kritisch was over wat er op deze plek aan het Amstelveld zou verschijnen. Na intensief overleg en voorbereidingen met BBA (Waternet), dhr Niessen en Welstand zijn we tot een zeer bijzonder ontwerp van Tijmen Ploeg gekomen dat door de welstand is goedgekeurd. Op dit moment worden een aantal nautische zaken overlegd, daarna is vergunning (eindelijk) rond. (voor de boot nu en het ontwerp: zie bijlage)

Patstelling

Nu blijkt dat onze boot waarschijnlijk wordt wegbestemd. Maar op dit moment kunnen we niets doen. Verplaatsen is nu niet mogelijk, bouwen is nu niet mogelijk, en wonen op de boot nog nauwelijks.

Eerdere besprekingen met de gemeente

Wij hebben jaren geleden (2004) dit zelfde probleem al besproken dhr Niessen. Echter toen is ons verteld dat dit eventuele verhuizen altijd op basis van vrijwilligheid zou plaatsvinden, en ons is medegedeeld dat dit wegbestemmen van de boten onder een oude wethouder was bedacht en dat de huidige wethouder hier geen beleid op zou uitvoeren. Na de informatie avonden en gesprekken met dhr Gerrits is ons aangegeven dat ons nog geen nieuwe plek kon worden aangeboden. Er is ons in alle jaren 1x een concrete oplossing geboden: een

Stadsdeel Centrum
d.d. nr: 20-06-11
Reg.nr.:
Bef. antw./vld.
Proy
Kopie aan:
archiefcode: -1.717.211
dossier nr.: 11-4266.D
ontv. bez.: JH
afgch.:

alternatieve plek in de Oostenburgergracht. Dit hebben wij toen niet geaccepteerd, omdat we dit niet een gelijkwaardige plek vonden, wij willen graag in dezelfde buurt blijven wonen.

Waarom toch doorgegaan met vervangen

Nu zult u zeggen: waarom bent u doorgegaan met het investeren van energie en geld in vervanging terwijl u wist dat er boten weg zouden moeten op het Amstelveld? Wij zijn sinds de plannen van de gemeente bekend zijn geworden toch doorgegaan, omdat er tot nu toe nooit duidelijkheid was over welke boten weg zouden moeten en welke boten zouden blijven. Onze verwachting was, naar aanleiding van de informatieavond, dat de boten zouden worden wegbestemd op volgorde van ouderdom ligplaatsvergunning, en onze ligplaatsvergunning is een van de oudste op het Amstelveld, vandaar.

Nieuwe boot

Als wij een nieuwe boot bouwen op het Amstelveld, dan zal deze 12,48 meter lang zijn, dat is een lengte die erg krap is. Op het Amstelveld willen we dit graag, omdat het een bijzondere plek is aan een prachtig plein, waar wij vrij uitzicht hebben aan 2 kanten, en waar geen auto's voor onze deur geparkeerd worden. Een eventueel vervangende plek zal, om gelijkwaardig te kunnen zijn, altijd groter moeten zijn dan onze huidige plek. Om deze reden heeft het geen zin voor ons hier een nieuwe boot te bouwen welke vervolgens zou worden verplaatst.

Specifiek geval; oplossing op maat

Wij zijn niet tegen plannen die de gemeente maakt, maar vragen de gemeente ook met ons mee te denken om tot een oplossing voor onze situatie te komen. Het Bestemmingsplan Water waarin wij worden wegbestemd komt ons qua timing vooral erg slecht uit. Wij kunnen op dit moment geen kant op, we kunnen de boot niet vervangen, we kunnen er nauwelijks wonen, we kunnen de boot niet verkopen. Wij hebben 2 maanden geleden een dochter gekregen en willen haar graag een prettig huis bieden. Aangezien de verwachting is dat we nog enkele jaren niets kunnen doen aan de huidige situatie willen wij de gemeente vragen voor ons een oplossing op maat te voorzien. Als het gaat om 5 woonboten van de 762, dan zou het ons inziens mogelijk moeten zijn om met ons tot een concrete, korte termijn oplossing te komen die voor beide partijen acceptabel is: zeg toe dat we kunnen blijven liggen, verplaats ons nu al, of koop ons uit, maar begrijp dat het voor ons ondoenlijk is nog een aantal jaar in afwachting te blijven.

Wij hopen dat u ons wilt helpen,

Alvast hartelijk dank,

Met vriendelijke groeten,



Björn ter Kuile
Lenneke Overeem



Aan: Actiegroep De Vaart Blijft Vrij <info@devaartblijftvrij.nl>

Onderwerp: Antw.: maak bezwaar, stuur een bezwaarschrift

Beste Actiegroep,

Bedankt voor de inzet om de vaart vrij te houden.

Jullie hebben een groot aantal bezwaren op een rij gezet.

Misschien is het volgende bezwaar ook bruikbaar, namelijk veiligheid.

Ik kwam hierop, doordat ik onlangs op Wittenbrug een scooter met daarop een jongere achtervolgd zag worden door een motoragent . De scooter kon op hoge snelheid ontsnappen via het voetpad langs de Kattenburgervaart.

Door het plaatsen van " Grote Woonarken" over de volle lente langs de vaart zal er "steeg vorming" ontstaan tussen de woningen en tuinen aan de ene kant en de arken aan de andere. Op bepaalde plekken zelfs minder dan 3 meter. De Sociale Controle door de "verminderde zichtlijnen" verdwijnt. Deze "stegen" zullen hangjongeren aantrekken. Ook zal het onveiligheids gevoel toe nemen omdat mensen en dit is vooral het geval bij de bruggen en de onderdoorgang niet kunnen zien wie zich ophoudt in de "stegen".

De "stegen" zijn een zeer goede locatie om straatroffen te plegen, straatrovers kunnen zich verdekt opstellen en hebben voldoende ontsnapping wegen via de stegen en de binnentuinen. De "verminderde zichtlijnen" bieden ook inbrekers voldoende gelegenheid tot inbraak.

Een andere veiligheid is brand. Een aantal vragen die ik mij zelf stel is;

- Bij brand, kunnen de arken nog wel bereikt worden door de brandweer.
- Ontstaat er "trek" tussen de woningen en de arken bij brand.
- Wat is de kans dat brand van een ark overslaat op een naast gelegen woning (belendende perceel).
- Heeft de brandweer hiervoor richtlijnen waar de stad zich aan te houden heeft.
- We hebben kunnen zien in duinen bij Bergen hoe snel vonken een brand veroorzaken, hoe zal het zijn als er in de winter gestookt wordt op hout in de arken, een vonk uit een schoorsteen, open raam en het is gedaan.

Het bovenstaande geef ik als bezwaar door en ik hoop dat jullie hiermee iets kunnen. Ik zelf ben niet juridisch onderlegd en weet weinig van de juiste procedures.

Met vriendelijke groet,

Ernst Steens

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: K. D. Schram

Adres: Leenwenwerf 13

Reg.nr.:	20-06-11
Beh. ambt:	P. van der Vliet
Kopie aan:	
Antw. stuur:	-1. 721.21

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoeverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

S. Netra

Adres:

Grote Wittenburg 338 6H

Handtekening:

S. Netra

Datum:

26/6/11



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - ✗ u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Stadsdeel Centrum
Adres:
Reg.nr.:
Beh. amb./uit:
Rij
Kopie aan:
archiefcode: nl.217.212
doos nr.:
11-42660
afgeht:
8

Naam: W. Boere

Adres: Buiten kadijken 30

Telefoonnummer: 020-6276580

E-mailadres: m.w.kloosterman@hetnet.nl

Namens: W. Boere en M.W. Kloosterman bewoners
aan de Nieuwe Vaart

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Wij komen geen v.i.s.e. tegen voor de komende 50 jaar.

De afgelopen 50 jaar is alles opgebied van woonboten en arken
gedoogd door respectievelijk de gemeente Amsterdam en de
Stadsdeelraad Amsterdam Centrum.

Onze suggestie is: Vorm een verplicht meldloket voor de
eigenaren van woonboten en arken die willen verkopen,
zodat het stadsdeel als eerste de mogelijkheid heeft om bot
aankoop over te gaan.

Als het lukt om 3 à 4 boten per jaar aan te schaffen en de
ligploatsen op te heffen, ontstaat er een natuurlijke verduning
van het bestand, waar door het makkelijker wordt de walboten
opnieuw in te richten, zeker als dit over de komende 50 jaar
wordt uitgespreid.

De aan te kopen boten o.g. arken kunnen eventueel worden
aangeboden aan eigenaren die hun boten o.g. arken willen vervangen
als die te klein zijn of in slechte staat.

hoogachtend

Stadgenoot

Stadsdeel Centrum Amsterdam
T.a.v.: de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Stadsdeel Centrum
id nr: 30-06-11
Reg nr:
Beh. ambtelijk:
Proej
Rijpe aan:
archiefcode: 1.717.212
dossier nr.: 11-426615
ontv. bez:
afgch:

Projectontwikkeling

Bezoekadres Sarphatistraat 410
1018 GW, Amsterdam
Post Postbus 700, 1000 AS Amsterdam
Website www.stadgenoot.nl
BTW 81.75.24.459 B01
KvK 33011078

Contact A. Ravestein
Telefoon 020 – 511 85 28
Fax 020 – 511 82 33
E-mail aravestein@stadgenoot.nl

Datum 30 juni 2011
Ons kenmerk DPO-airs-jech-11-196
Uw kenmerk
Uw schrijven

Onderwerp **inspraakreactie ontwerpbestemmingsplan 'Water'**

Geachte heer Karsijns,

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Centrum heeft Stadgenoot te kennen gegeven dat zij een concept-ontwerpbestemmingsplan 'Water' heeft opgesteld en dat dit ontwerp nu is vrijgegeven voor inspraak. Ter zake heeft u op 16 mei jl. samen met enkele collega's een informatief overleg gehad met ondergetekende.

Met deze brief wil ik de visie van Stadgenoot uiteenzetten omtrent het in het concept-ontwerpbestemmingsplan.

Stadgenoot is eigenaar van het Oostenburgereiland. Het water dat betrokken is in het concept-ontwerpbestemmingsplan raakt een deel van ons eigendom. Hierin is namelijk het voornemen opgenomen om langs 2 kades rond het terrein Oostenburgereiland ligplaatsen te voorzien van bedrijfsvaartuigen en mogelijk ook woonschepen. Om precies te zijn betreft het hier voorgenomen ligplaatsen aan de Isaac Titsingkade (Oostenburgervaart) en VOC-kade (Wittenburgervaart).

Stadgenoot is sinds december 2008 eigenaar van de betreffende kades en van een deel van het water (n.l. ter plaatse van de Oostenburgervaart) waarin de ligplaatsen zijn voorzien. Sinds de aankoop van het terrein waarop zich de kades bevinden, is Stadgenoot in overleg met het stadsdeel Centrum over een herbestemming van het terrein, dat momenteel nog de bestemming industriegebied heeft. Stadgenoot wenst een gemengd woon-werkgebied te realiseren en meent daarvoor inmiddels ook draagvlak te hebben gevonden bij zowel de betrokken ambtenaren van de afdeling projecten van het stadsdeel als bij het Dagelijks Bestuur. In nauw overleg met het stadsdeel werkt Stadgenoot nu verder haar plannen uit.

Wij willen de mogelijkheid van inspraak benutten om aan te geven dat Stadgenoot op dit moment in het kader van voornoemde uitwerking bezig is om een Masterplan voor het gehele terrein op te stellen, inclusief de genoemde kades en

dat deel van het water dat tot haar eigendom behoort. Het doel van het Masterplan is een door zowel Stadgenoot als het stadsdeel gedragen kader te scheppen voor de herbestemming en herontwikkeling van het terrein. Een kader dat vervolgens de input wordt voor een voorgenomen nieuw bestemmingsplan voor het terrein.

Zoals moge blijken is de planologische invulling van het Oostenburgereiland op dit moment nog niet uitgekristalliseerd. Een dergelijke grote herontwikkeling in de binnenstad bepaalt voor lange tijd de functie, het gebruik en uitstraling van een belangrijk deel van de stad.

Stadgenoot acht het zeer ongewenst dat deze belangrijke ontwikkeling gestuurd wordt door de aanwezigheid van bedrijfsvaartuigen en woonschepen. Voor de goede orde: wellicht dat deze bestemming uiteindelijk zeer geschikt zal blijken voor deze locatie, maar daarover valt op dit moment nog geen uitspraak te doen. In ieder geval zou deze aanwezigheid een belemmering van feitelijke aard kunnen zijn als de bouw daadwerkelijk van start gaat.

Wij verzoeken u daarom in het nieuwe bestemmingsplan rekening te houden met de toekomstige ontwikkeling van het Oostenburgereiland. Over de wijze waarop willen wij graag met u in overleg treden.

Overigens vinden wij het vreemd dat het stadsdeel nu in haar concept-ontwerpbestemmingsplan aan 2 kades van ons terrein ligplaatsen projecteert, zonder dat daar in het verleden ooit met Stadgenoot over is gesproken en zonder dat dit in het regulier ambtelijk overleg ter sprake is geweest, behalve in de mededelende zin.

In haar Masterplan zal Stadgenoot wel reageren op de beoogde ligplaatsbestemming, niet alleen wat betreft de uitstraling hiervan maar ook op de impact die ligplaatsen hebben op het gebruik van de kades.

Met vriendelijke groet,



Albert Ravestijn
Ontwikkelingsmanager
Stadgenoot

Kopie aan: J. van Oorspronk (Stadsdeel Centrum)

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
T.a.v. de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Tevens per e-mail en fax:

- stadsdeel@centrum.amsterdam.nl
- 020 5524433

Datum: 30 juni 2011
Inzake: Belangengroep Noordermarkt / Stadsdeel Centrum Amsterdam
Uw ref: **Inspraakreactie Bestemmingsplan Water**
Onze ref: 20111285/EU
E-mail: unger@ungerhielkema.nl

Stadsdeel Centrum
d.d. in: 30-06-11
Reg. nr.:
Beh. ambt/akt:
Prag
Kopie aan:
archiefcode: -1-717-212
dossier nr.: 11-4266D
ontv. bev.: ja
afgeh.:

mr. E. Bakhuis
mr. drs A.B. van Els
mr. C.G.P. Goudriaan
mr. H.M. Hielkema
mr. G.B.J.M. Spoormans*
mr. E. Unger

mr. A.P. Gevaerts*
mr. J. Groenewoud
mr. A.M. Langeloo
mr. M.L.T. Manderfeld*
mr. B. Vanatova
mr. D. de Vries

mr. K. Deelen
mr. W.-J. Leenders

* vFAS Scheidingsbemiddelaar
lid VCDH

CORRESPONDENTIE
Postbus 75170
1070 AD Amsterdam

KANTOORADRES
De Boelelaan 7
1083 HJ Amsterdam

T: +31(0)20 - 68 35 780
F: +31(0)20 - 68 91 098
www.ungerhielkema.nl

Stichting Beheer Derdengelden
ING 69.73.25.687

KvK-nummer: 34358214

Betreft: inspraakreactie concept ontwerpbestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Namens een honderdtal personen en ondernemers, wonend en/of werkend aan en rondom de Noordermarkt te Amsterdam, waarvan de namen en adressen zijn vermeld op de aangehechte lijst, geef ik u hierbij een inspraakreactie op het concept ontwerpbestemmingsplan Water. Deze belanghebbenden zetten zich gezamenlijk in voor het behoud van de huidige (buurt-)functie van de Noordermarkt. Naar hun oordeel zal het realiseren van een op- en afstapvoorziening op de locatie Prinsengracht t/o Noordermarkt hieraan afbreuk doen.

Voor alle duidelijkheid: hoewel deze inspraakreactie wordt gegeven *namens elke op de lijst genoemde belanghebbende voor zich*, wordt deze groep van belanghebbenden hierna gemakshalve ook aangeduid als "Belangengroep Noordermarkt". De penvoerder van deze groep is mevrouw drs. J.M. van Kasbergen, wonend Prinsengracht 39B, 1015 DL Amsterdam.

Samenvattend is de inspraakreactie gericht tegen de functieaanduiding "specifieke vorm van water – op- en afstapvoorziening" (swa-0a) op het bestemmingsvlak in de Prinsengracht tegenover de Noordermarkt en tegen het wegbestemmen van de twee historische schepen die nu op deze locatie liggen. De ligplaatsen van deze woonschepen zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan. De Belangengroep Noordermarkt is van oordeel dat dit alsnog moet gebeuren door vergroting van het desbetreffende bestemmingsvlak tot de

oppervlakte van beide woonschepen en aanduiding daarvan met de functie "woonschepenligplaats" (wl) en het aantal S/2.

In het navolgende wordt achtereenvolgens ingegaan op de ruimtelijke/stedenbouwkundige aspecten, de luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeerskundige en nautische aspecten en op de uitvoering/handhaving.

Ruimtelijke/stedenbouwkundige aspecten

Als enige onbebouwde, lommerrijke ruimte in de omgeving heeft de Noordermarkt nu een belangrijke buurtfunctie als plein waar omwonenden elkaar ontmoeten en recreëren, kinderen buiten spelen, jongeren en ouderen aangenaam vertoeven, buurtactiviteiten plaatsvinden etc. In de beleving van cliënten bestaat op dit moment een balans in het gebruik van de Noordermarkt voor de hiervoor genoemde activiteiten, inclusief het gebruik als stoffenmarkt op maandagochtend en als boerenmarkt op zaterdag. Dit (wankel) evenwicht is er ook tussen de woonfunctie en de horecafunctie van de aangrenzende bebouwing.

Cliënten voorzien dat die balans wordt verstoord en de buurtfunctie van de Noordermarkt verloren gaat, als ter plaatse een op- en afstapvoorziening komt voor passagiers- en goederenvervoer zoals beoogd in het concept ontwerpbestemmingsplan. Daarmee zal de Noordermarkt verworden tot een toeristische entree voor de Noordelijke Jordaan. Een doorgangsroute waar groepen toeristen zullen samenscholen, met daardoor aantrekkingskracht voor straatventers, straatartiesten, zakkenrollers en andere ongewenste ontwikkelingen. Dit zal de noodzaak met zich brengen om op het plein op toeristen gerichte voorzieningen te creëren en commerciële faciliteiten uit te breiden.

Volgens de Toelichting op het concept ontwerpbestemmingsplan (bladzijde 37) is de Noordermarkt ruimtelijk gezien eerder een stedenbouwkundige "restruimte", maar wordt deze driehoekige ruimte wel als plein ervaren vanwege de gesloten gevelwand aan twee zijden. Naar het oordeel van cliënten is de ervaring als plein mede het gevolg van de beschuttende werking van de twee historische schepen die aan de derde zijde van de driehoek liggen. Het wegbestemmen van deze woonschepen zal daarom afbreuk doen aan de pleinfunctie.

Een belangrijk ruimtelijk uitgangspunt van het bestemmingsplan Water is de beleving van het water te bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken. Om deze doelstelling te bereiken beoogt het concept ontwerp ontzetting mogelijk te maken, bijzondere plekken deels vrij te maken van ligplaatsen en in belangrijke zichten de relatie met het water te herstellen (bladzijde 41 van de Toelichting). De Noordermarkt is aangewezen als bijzondere plek om de relatie tussen wal en land te verbeteren.

Deze argumentatie kan geen onderbouwing vormen voor de gekozen locatie voor een op- en afstapvoorziening tegenover de Noorderkerk. De zichtlijn vanuit de Westerstraat wordt daardoor niet vergroot. Integendeel, aan het eind van de Westerstraat blijft de zichtlijn geblokkeerd door een aantal woonarken, die wel zijn gehandhaafd in het concept ontwerp. Dit is ook in tegenspraak met het vermelde in de Toelichting over zichtlijnen (paragraaf 4.2.4). Volgens de bijbehorende afbeelding op bladzijde 43 is de Westerstraat een belangrijke zichtlijn, om welke reden het bestemmingsvlak aan het eind daarvan de dubbelbestemming "Waarde - Landschap" (WR-L) heeft gekregen.

Op bladzijde 35 van de Toelichting staat *"Arken zijn in het algemeen hoger dan een schip en kunnen door hun rechthoekige vorm het zicht op het water meer belemmeren dan een schip of vaartuig"*. In het licht hiervan is onbegrijpelijk dat in het bestemmingsplan de arken in de Prinsengracht ter hoogte van de Westerstraat/Noordermarkt worden gehandhaafd, terwijl de daar gelegen twee historische (voormalige vracht-) schepen worden wegbestemd. Te meer, nu het behoud van historische boten in de binnenstad een beleidsdoelstelling van het stadsdeel is (zie bladzijde 13 van de Toelichting). Op bladzijde 44 staat bovendien dat, als zich aan het einde van een belangrijke zichtlijn boten in het water bevinden, het wenselijk is dat dit schepen zijn en geen arken.

De wegbestemde woonschepen zijn door de Vereniging Historische Schepen aangemerkt als historisch vaartuig. De schepen dragen bij aan het beschermde stadsgezicht en het werelderfgoed. Ook om die reden is de keuze in het concept ontwerp voor verwijdering van deze schepen voor de Belangengroep onbegrijpelijk en niet aanvaardbaar.

Daar komt bij dat de strook die volgens het concept ontwerp vrijgemaakt zou moeten worden onnodig lang lijkt. De wegbestemde historische schepen hebben een lengte van ongeveer 23 resp. 30 meter. Met de tussenruimte aan voor- en achterzijden gaat het om een strook van circa 80 meter lengte. Dat is tweemaal of viermaal zoveel als de volgens bladzijde 47 van de Toelichting geplande lengte van een op- en afstapvoorziening van 40 of 20 meter.

Geluidhinder

Wat betreft het milieu-aspect geluidhinder valt op dat er geen onderzoeksrapport betreffende de gevolgen van het realiseren van op- en afstapvoorzieningen voor de geluidsbelasting in omliggende woningen en woonschepen bij de Toelichting is gevoegd. Volgens de eindrapportage "Effecten en acceptatie van het Steigerplan" van LAgroun d.d. 6 mei 2010 (bijlage 3 bij de Toelichting) is nader onderzoek nodig in het kader van de Wet Geluidhinder (bladzijde 24). In de Toelichting staat dat onderzoek is gedaan naar een mogelijke toename van geluid als gevolg van de aanleg van op- en afstapvoorzieningen, waarmee inzicht is verkregen in de effecten op het leef- en woonmilieu (bladzijde 75), maar de uitkomst van dit onderzoek wordt niet vermeld.

Volgens het rapport "Drukke op de Prinsengracht 2009/2010" van de Dienst Onderzoek en Statistiek (bijlage 2 bij de Toelichting) veroorzaken rondvaartboten (en sloepen) het meeste lawaai. Met name naar de geluidsbelasting van stoppende/aanleggende/wachtende/wegvarende en kerende rondvaart- en taxiboten en lijndiensten voor nabijgelegen woningen en woonschepen dient een (nader) akoestisch onderzoek plaats te vinden. Voor de locatie aan de Noordermarkt is dat te meer geïndiceerd, nu deze plek in de eindrapportage van LAGroup het drukste punt op het water in de Amsterdamse binnenstad wordt genoemd.

Luchtkwaliteit

Het milieu-aspect luchtkwaliteit is onderzocht door bureau Tauw (rapportage d.d. 21 maart 2011, bijlage 1 bij de Toelichting). Dit onderzoek heeft specifiek betrekking op de gevolgen van het realiseren van op- en afstapvoorzieningen voor de luchtkwaliteit. Volgens de Toelichting is de conclusie van het onderzoek dat luchtkwaliteit daarbij geen knelpunt vormt. Cliënten hebben ernstige twijfel over de waarde van dit rapport en de conclusies daarin onder meer om de volgende redenen.

- Er is alleen onderzoek verricht naar de omvang van de emissies van fijnstof en stikstofdioxide (PM₁₀ en NO₂), terwijl volgens de Wet luchtkwaliteit ook de uitstoot van andere stoffen (benzeen, zwaveldioxide, lood, PM_{2,5} en koolmonoxide) dient te worden getoetst.
- Als één van de vijf onderzoekslocaties wordt locatie 46 uit het Steigerplan genomen (Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt), maar blijkens het rapport is gemeten op de "Prinsengracht, tussen Brouwersgracht en Herenstraat": een niet bestaande locatie.
- In de berekeningen wordt uitgegaan van de maximaal toegestane snelheid van 7,5 km/h, terwijl deze snelheid volgens cliënten geregeld wordt overschreden. Dit blijkt ook uit het rapport "Drukke op de Prinsengracht 2009/2010".
- Uit laatstgenoemd rapport blijkt bovendien dat tussen 14.00 en 17.00 uur in de Prinsengracht de meeste boten varen. Op de drukste tijdstippen in de zomer komen op de kruising Prinsengracht/Brouwersgracht meer dan 70 boten per uur langs, ofwel circa 600 per dag, waarvan een kwart passagiersvervoer is (dus circa 150 rondvaartboten e.d.).
- Volgens het onderzoek van Tauw duurt het aan- en afmeren gemiddeld zeven minuten per boot, waarbij in de zomer wordt uitgegaan van zes rondvaartboten per uur. Duidelijk is dat in dit onderzoek geen rekening is gehouden met de uit het rapport "Drukke op de Prinsengracht 2009/2010" blijken de piekbelasting. Daardoor zal op drukke momenten een rij van rondvaartboten, watertaxi's e.d. ontstaan, die met draaiende motor wachten tot de op- en afstapvoorziening vrij is. De emissies zullen dan hoger zijn dan berekend door Tauw.

- Bovendien wordt in het rapport van Tauw uitgegaan van de emissie van – met een snelheid van 7,5 km/h – varende schepen en geen rekening gehouden met de hogere uitstoot (en concentraties) van schadelijke stoffen bij afremmen, gas geven en draaien door de schepen die aan- en afmeren bij de op- en afstapvoorziening.

Verkeerskundige en nautische aspecten

Een onderzoek naar de verkeerskundige en nautische aspecten heeft niet plaatsgevonden. Ten onrechte is niet onderzocht wat de gevolgen zijn van de op- en afstapvoorzieningen voor de verkeersveiligheid. Ter plaatse van de Noordermarkt zullen van de passagiersboten op- en afstappende voetgangers de weg moeten oversteken tussen geparkeerde auto's en rijdend verkeer. De ervaring leert dat toeristen die op de rijweg uit een bus of boot worden 'gedropt' in verwarring worden gebracht door het onoverzichtelijke fiets-, scooter- en autoverkeer en daardoor gaan samenscholen of juist uitwaaieren. Op deze locatie is daarvoor geen ruimte.

Op bladzijde 42 van de Toelichting staat dat ervoor gekozen is de op- en afstapvoorziening tegenover de Noorderkerk te situeren, omdat een andere mogelijke locatie voor de voorziening in het verlengde van de Westerstraat tot onveilige situaties zou kunnen leiden door het oversteken van aankomende en vertrekkende passagiers. Bovendien zou een aldaar aanwezige peperbus de ruimte voor het op- en afstappen beperken. De Belangengroep Noordermarkt kan deze redenering niet volgen, want de verkeersdrukte op beide locaties is gelijk. De peperbus met een diameter van 2 meter staat niet meer in de weg dan een geparkeerde auto.

Dezelfde problemen zullen zich voordoen bij het laden en lossen van goederen, indien de op- en afstapvoorziening voor goederenvervoer wordt gebruikt, zoals het stadsdeel wenselijk acht. Daar komt nog bij dat de overslag van goederen vanaf een boot in een auto of op een hefruck of steekkar tot opstoppen zal leiden. Ook naar deze effecten is geen verkeerskundig onderzoek gedaan.

Evenmin is onderzocht wat de nautische gevolgen zullen zijn van wachtende en kerende rondvaartboten ter plaatse van de op- en afstapvoorziening. Cliënten verwachten dat door de combinatie met de intensieve pleziervaart opstoppen en gevaarlijke situaties zullen ontstaan.

Uitvoering/handhaving

Op bladzijde 6 van de Toelichting staat dat voor verplaatsing van woonboten een uitvoeringsregeling wordt opgesteld. Die uitvoeringsregeling is tot op heden niet gepubliceerd op de website van het stadsdeel, zodat de gevolgen van het bestemmingsplan op dit punt niet inzichtelijk zijn.

Het gebruik van de op- en afstapvoorzieningen zal voorbehouden zijn aan de commerciële passagiers- en goederenvaart. Dit vereist handhaving, met name om te voorkomen dat de pleziervaart van deze voorzieningen gebruik zal maken. De ervaring leert dat er in voorjaar en zomer ook 's avonds – en soms 's nachts – veel pleziervaart is. Juist dan zal aanmeren aan een op- en afstapvoorziening uitnodigend zijn, omdat de commerciële passagiersvaart dan gering is.

Blijkens het rapport "Drukke op de Prinsengracht 2009/2010" zijn ter plaatse van de kruising Prinsengracht/Brouwersgracht bij de tellingen vooral lawaai van motoren, keren, toeteren, geschreeuw en muziek als bijzonderheden gemeld. Dergelijke overlast zal toenemen als gebruik kan worden gemaakt van een op- en afstapvoorziening.

Ook de handhaving van snelheids-, geluids- en uitstootnormen zal capaciteit vergen van Waternet en de politie. Bekend is dat de handhavingscapaciteit op het water nu al ontoereikend is, terwijl deze taakuitoefening door bezuinigingen nog verder onder druk staat. Ook de (on)mogelijkheid van handhaving van hetgeen met dit bestemmingsplan wordt beoogd, dient in de Toelichting te worden beschreven.

Tot slot: onder de belanghebbenden namens wie deze inspraakreactie wordt ingediend zijn vele eigenaren van onroerende zaken aan en rondom de Noordermarkt. Zij verwachten dat de hierboven genoemde ontwikkelingen bij realisering van het bestemmingsplan zullen leiden tot een waardedaling van hun panden. De planschadeclaims die zij in dat geval zullen indienen zullen het bedrag genoemd in de Risicoanalyse planschade d.d. 1 december 2010 van het bureau Oranjewoud overtreffen met een factor met dubbele cijfers.

Met vriendelijke groet,



E. Unger

Belangengroep Noo

Ledenlijst 29 juni 2011 / blad

CAFE TABAC (Richter Wasch
drs. E.M. Hooghiemstra
Thea Commijs
Eduard Duijker
Ir. Marcel Schreuder
Hennie Jaspers
Otto en Catrien Niermeijer
drs. Paul Knook
Joop van Riessen
Mr.Dr. Peter Kop
M.S.N. Miessen
R. Witse
Mr.Drs. J. Garvelink
Jolanda Koopmans
Mr. Carolien Bosch
Guido Navarro
REDERIJ VLAUN (Dave Vlaur
Frank Vlaun
M. van Notten
Agnes Kuijt
Jan
Mieke Klaasen
Drs. Mieke van Kasbergen
Prof. Dr. Maaïke Meijer
Veronie Koopmans
Ir. Fransje de Waard
Merlijn van Rij
Katja Becker
Wieke Vlaun-Rensink
Ir. Jef Reintjens
Thérèse Adriaansens
Rolinda Montsma
Alexander Ferron
Dorine de Bruin
Onno Wassenberg
Annemieke Beekwilder
Rob Beekwilder
Prof. Dr. Frank Reijnders
Ezio Pesce
Els de Wolf
Jackie Bolland-Maasdam
André Bolland
Guido de Windt
Annemieke Mijnaerends
Willem & Wil Willemsen
Ineke van Houtert

Ledenlijst 29 juni 2011 / blad

Harry Nissink
Marloes de Groot
H.W. Wiersma

Kees Wiersma
A. Pronk
Ria Roos
Rob Hermesen
Cido Atay
Fred Leon
Theo Vermeegen
A.Lütjens
HUISARTSENPRAKTIJK
A.N.M. van Grunsven & F.X.V
Maurice Bosveld
Hans en Ida v.d. Sloom
Mr. Henk Brandt
Mr. M. Fonk
Mr. Gerard Meijer
Mr. J.L. Stoevenbeld

CAFE PAPENEILAND
Tiel Netel
Prof. Dr. Elsbeth Etty

Mr. Gijs Schreuders
Joost Baart
BLOEMWINKEL POMPON
Hilde Huijskens
FENS DECORATIE

J.Weyland
DE LA HAYE MAKELAARDIJ
Mr. Charlotte Boom
Mr. Gerrit v.d Valk Bouman
Ian Robinson
Drs. Tigrelle Uijtewaai
Drs. Peter Henk Steenhuis
Hennah Buyne

CAFE RESTAURANT PROUST
CAFE FINCH
RESTAURANT BORDEWIJK
Esther Dijkstra
Nico en Lydia Klomp-Aziria
Jacoba Rijnsburger
Gerben Dragt

Vivian de Vries
Eva de Vries
Drs. Rokus van 't Riet
Mr. Sander Dikhoff
Kathleen Willing
Hinke Brinkman
Iason Chronis
Mr. Peter Burgers
Mauk Dudok van Heel
Vivian Sassen
Hugo Timmermans
RESTAURANT NOORDWEST
CAFE WINKEL
Karin Woudt

Hans Paalman
Steven Paalman
Paulien Lemberger
Maarten Jansen
Mascha Koster
Mr. Karin Bleeker
M.J.A. Goedmakers
(via haar zoon Teijl van Beest)
Johanna van Herpen
Nout Ingen Housz

AANGETEKEND

Stadsdeel Centrum Amsterdam
Dhr. N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Onderwerp: Inspraakreactie Bestemmingsplan Water

Amsterdam, 29 juni 2011

Geachte heer Karsijns,

Sinds mei 2011 ligt het concept ontwerp Bestemmingsplan Water ter inzage bij de informatiecentra van het stadsdeel. Dit plan omvat onder andere het opheffen van mijn ligplaats aan de Snoekjesgracht 60. Graag maak ik middels deze brief gebruik van de mogelijkheid tot het geven van een inspraakreactie.

Achtergrond

Voorafgaande aan mijn aankoop in september 2006; plan zonder status en dwang

Al voor de aankoop van mijn woonschip circuleerde er een plattegrond waarin mijn ligplaats rood omcirkeld is. Voordat ik tot aankoop overging heb ik mij daarom door mevrouw Lepelblad van Stadsdeel Centrum laten informeren over de status van die kaart. Er werd mij mede gedeeld dat het (i) een opzet van een plan was zonder formele status, en (ii) dat eventuele uitvoering uitsluitend op basis van vrijwilligheid zou zijn (zie e-mails van 17 augustus en 22 augustus 2006—bijgevoegd als Bijlage 1 en 2). Op basis hiervan mocht ik er redelijkerwijs op vertrouwen dat deze plannen een optie zonder dwang waren voor een eigenaar van de ligplaatsvergunning, en ben ik in september 2006 tot aankoop overgegaan.

Direct na aankoop in 2006-2007: meest logische plaats is aan Houtkopersburgwal

Na aankoop heb ik wederom telefonisch contact gezocht met Stadsdeel Centrum, afdeling Binnenwaterbeheer. Ik heb daarbij aangeven op de hoogte gehouden te willen worden van eventuele verdere ontwikkelingen rondom zo een plan, en aangeboden proactief mee te willen denken over alternatieve ligplaats locaties. Daarbij heb ik aangegeven dat in het bijzonder de locatie schuin aan de overkant op de hoek Oude Schans/Houtkopersburgwal (hierna:

"Houtkopersburgwal"), geschikt zou zijn om onder meer de volgende redenen: (a.) dichtbij mijn huidige woonplaats, en, niet onbelangrijk, (b.) niet bezet door een andere boot. Nadeel zou zijn dat ik het vrije zicht zou moeten opgeven en dat ik niet meer aan een doodlopende straat zou wonen. Dit zou echter gecompenseerd kunnen worden doordat deze plek ruimte biedt voor een grotere ark, waardoor deze optie voor mij toch aantrekkelijk zou kunnen zijn. Mij is op dat moment aangegeven dat dit niet actueel was, en dat indien een en ander wel actueel zou worden, contact met mij zou worden opgenomen.

d.d. in:	30-06-11
Reg.nr.:	
Beh. ambt/old:	
Proy	
Kopie aan:	
archiefcode:	-1.717.212
dossier nr.:	11-4266D
ontv. div.:	ja
afgelyk.:	

De opzet fase van dit plan 2009-2010: prioriteit bij verdeling alternatieve locaties; Houtkopersburgwal vergeven

In oktober 2009 heeft u met mij contact opgenomen over wat nu het concept ontwerp bestemmingsplan Water is. Daarbij is het voornemen aangegeven dat de vergunning voor mijn huidige ligplaats wordt opgeheven. In dat plan heb ik de eerste keus bij nieuwe ligplaats locaties.

Ik heb aangegeven mee te willen werken aan uitvoering van het plan, onder voorwaarde dat ik er (i) over het geheel niet op achteruit wil gaan ten opzicht van mijn huidige situatie, en (ii) dat er geen lange periode van onzekerheid zou ontstaan. Ik heb u in die periode bij mij thuis uitgenodigd zodat u het unieke uitzicht over de lengte van de Oude Schans zelf kon zien.

In die ontmoeting met de heer Gerritsen en uzelf bij mij thuis, op 10 februari 2010, is mij gemeld dat de Houtkoperburgwal inmiddels door het stadsdeel vergund was aan iemand die een juridische procedure was gestart naar aanleiding van een ligplaats verschuiving rondom Artis. Ik heb direct mijn teleurstelling geuit: het is niet in overeenstemming met mij preferente positie voor nieuwe plekken zoals eerder gemeld en het mag duidelijk zijn dat het een logischere plek was ter vervanging van mijn ligplaats aan de overkant. Ook past het niet in het kader van de gesprekken die ik tot dan toe met het stadsdeel heb gezocht.

Daarnaast is dit complicerend in het kader van de uitvoering van beoogd bestemmingsplan water: de meest logische alternatieve locatie is weg.

In een gesprek op 18 mei 2011 zijn mij de overige beschikbare alternatieve locaties voorgelegd. Vrijwel al deze locaties zijn niet geschikt: ze liggen niet in mijn buurt, zijn verder uit het centrum, liggen in veel smallere grachten met meer overlast en minder zicht, of liggen op een veel onrustigere locatie.

Een aanvullend alternatief is de locatie achter Oude Schans 130 (hierna de "Beoogde plek"). Er zijn daar twee complicaties: (i) net als de Houtkopersburgwal is het vrije zicht minder en is dit zich niet op een vergelijkbare rustige plaats zoals mijn huidige plek. Ook voor deze plaats geldt echter dat de locatie ruimte biedt voor vervanging door een grotere ark, (ii) deze plek is niet vrij en wordt momenteel bezet door een houder van een bedrijfsvergunning (hierna de "Huidige eigenaar"). Ik begrijp van u dat de Huidige eigenaar heeft aangegeven mee te willen werken aan een verplaatsing waardoor de Beoogde plek vrij zou komen. Tevens begrijp ik van u echter ook dat het stadsdeel een lange geschiedenis van juridische procedures heeft met de Huidige eigenaar. Hieruit volgt mijn vrees dat deze plaats niet op korte termijn beschikbaar komt.

Implicaties van het concept bestemmingsplan

In de huidige opzet van de plannen ben ik bang dat mijn belangen geschaad zullen worden door de vaststelling van het bestemmingsplan.

- (i) Er is in mijn buurt geen ligplaats beschikbaar met een vergelijkbaar uitzicht, op een rustige locatie vergelijkbaar met de doodlopende straat waar ik nu aan woon;
- (ii) De Beoogde plek is niet vergelijkbaar met de huidige plek in termen van rust en uitzicht;
- (iii) Procedures rondom het beschikbaar krijgen van de Beoogde plek kunnen lang gaan duren, met een onzekere uitkomst; en

- (iv) Alternatieve locaties voldoen waarschijnlijk niet, en, in combinatie met (iii), loop ik het risico dat deze alsnog reeds weggegeven zijn tegen de tijd dat eventuele procedures rondom de Beoogde plek zijn afgerond.

Verzoek

Zoals ik sinds het begin van deze procedure in 2006 heb laten blijken, wil ik graag meewerken aan de uitvoering van plannen van het stadsdeel, onder de voorwaarde dat ik er niet op achteruit ga en dat er geen langdurige onzekerheid voor mij ontstaat. Met de publicatie van het concept Bestemmingsplan Water is die periode van onzekerheid formeel gestart- feitelijk bestaat deze onzekerheid al in ieder geval sinds 2009 toen de plannen voor het eerst aan mij werden voorgelegd.

Ik verzoek u dan ook om bij het Bestemmingsplan Water het volgende mee te nemen:

- i. Dat u er zich juridisch van verzekert dat de Beoogde ligplaats daadwerkelijk en op korte termijn beschikbaar is voor mij als vervangende locatie en voordat mijn huidige plaats wordt opgeheven;
- ii. In samenhang met het Bestemmingsplan Water bij vaststelling daarvan ook direct het besluit genomen wordt tot afgifte van een ligplaatsvergunning aan mij voor de Beoogde plek, en dat gelijktijdig een vervangingsvergunning van mijn huidige vergunning door een ark wordt afgegeven;
- iii. Er tot die tijd geen alternatieve ligplaatsen vergeven worden, zoals opgenomen in het (concept) ontwerp bestemmingsplan, zonder overleg met mij.

Uiteraard ben ik bereid om een en ander nader toe te lichten en om in goed overleg tot een gezamenlijke oplossing te komen. In de tussentijd zie ik mijzelf echter genoodzaakt om ter bescherming van mijn rechten deze zienswijze in te dienen en alle rechten ter zake voor te behouden, in het bijzonder om, afhankelijk van de inhoud van het (concept) beoogd bestemmingsplan mijn overwegingen aan te vullen in de eventuele bezwaar- en beroepsfase.

Ik vertrouw erop dat het zover niet hoeft te komen en dat wij op korte termijn weer in gesprek kunnen treden om tot een voor alle partijen werkbare oplossing te komen.

Met vriendelijke groet,



Jorg van Gent

MEESTER ADVOCATEN B.V.

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Centrum
T.a.v.: De heer M. Karsijns
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 30 juni 2011

Dossiernummer : 20110116
Ons kenmerk : Café De II Prinsen / Gemeente Amsterdam (Stadsdeel
Amsterdam-Centrum)/FP-MB
Betreft : Inspraakreactie bestemmingsplan Water
Uw kenmerk :

Stadsdeel Centrum
d.d. m. 30-06-11
Reg. nr.
Beh. ambt/adv.
Proej
Kopie aan:
archiefcode: 21-717-212
dossier nr.: 11-42668
ontv. datum: ja
afgeht:

Postadres
Postbus 15200
1001 ME Amsterdam

Bezoekadres
Foeliestraat 18
1011 TM Amsterdam

Tel: 020-4095555
Fax: 020-4095444

TEVENS PER TELEFAX

Geachte heer Karsijns,

Inzake het concept ontwerp bestemmingsplan Water doe ik u namens cliënte, de besloten vennootschap Van der Sterren Beheer Amsterdam B.V., gevestigd aan de Oude Brugsteeg (1012 JN) te Amsterdam, een inspraakreactie toekomen. Het gaat om het horecabedrijf van cliënte aan de Prinsenstraat 27h te Amsterdam.

In het vigerende bestemmingsplan 'Westelijke Grachtengordel 2000' is tegenover en schuin tegenover de horecazaak van cliënte geen bestemming 'ligplaats woonboot' opgenomen. In het nieuwe bestemmingsplan 'Water' is dit wel opgenomen, namelijk recht en schuin voor de gevel van cliënte.

Cliënte komt daardoor in de problemen met de exploitatie van haar terras. Op grond van de Terrassennota 2008 mag immers geen terras worden gehouden aan andermans (voor)gevel. Dit geldt ook voor het houden van terrassen aan woonboten.

Cliënte verzoekt u dan ook de betreffende locatie van de woonboot van het huidige/vigerende bestemmingsplan aan te houden, namelijk voor de panden aan de Prinsengracht 181, 183 en 185.

Daarbij zij opgemerkt dat er nog voldoende ruimte is voor de plaatsing van woonboten ter hoogte van Prinsengracht 215, 217 en 219. Het bestemmen van de ruimte recht tegenover en schuin voor de gevel van het pand aan de Prinsenstraat 27 voor ligplaats van een woonboot is derhalve niet vereist en ligt ook niet voor de hand.

Het moge duidelijk zijn dat indien het bestemmingsplan Water zoals nu in concept voorligt, cliënte zwaar in de problemen komt. Indien cliënte haar terras niet kan exploiteren zou dit gepaard gaan met enorme schade. Cliënte zal dan ook zeker, mocht u geen gehoor geven aan onderhavige inspraakreactie, en het plan ongewijzigd vaststellen, een verzoek om planschade indienen. Cliënte heeft daarin geen andere keuze en hoopt dat het niet zover komt.

Tevens is cliënte in procedure inzake het verkrijgen van een terras schuin tegenover de gevel, dan wel recht tegenover op de brugvleugel. Het bestemmen van de eerdergenoemde gronden voor ligplaats voor woonboten staat ook die procedure in de weg en kan zorgen voor een enorme schadepost. En dit terwijl, nogmaals, de ligging op deze locatie niet noodzakelijk is aangezien er op dit rak nog een aantal open plekken aanwezig is en voldoende ruimte is om de ruimte tegenover en schuin tegenover de zaak van cliënte open te houden.

Cliënte geeft er de voorkeur aan er in goed overleg uit te komen. Zij is dan ook te allen tijde bereid om deze situatie met uw stadsdeel te bespreken, bij voorkeur met alle afdelingen van het stadsdeel die hierin betrokken zijn tegelijk.

Graag verneem ik hoe of wat u voornemens bent te gaan beslissen.

Met vriendelijke groet,



F.D.J.A. Pieters

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam
 Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam
 T +31(20)7953953 F +31(20)7953900
 www.boekeldenere.com

PER AANGETEKENDE POST EN PER FAX 020 - 552 4433

Tevens per e-mail: stadsdeel@centrum.amsterdam.nl

Gemeente Amsterdam

Stadsdeel Centrum, Dagelijks Bestuur

T.a.v. dhr. N. Karsijns

Postbus 202

1000 AE Amsterdam

Inspiraakreactie bestemmingsplan Water

Advocaat	: mr. L.J. Middel	Amsterdam	: 30 juni 2011
Direct tel.	: 020 795 34 26	Uw referentie	:
Direct fax	: 020 517 94 26	Referentie	: /502502
E-mail	: ingeborg.middel@boekeldenere.com		

Inzake : Inspiraakreactie met betrekking tot het concept-ontwerpbestemmingsplan Water.

Stadsdeel Centrum
d.d. in: 30-06-11
Reg.nr.:
Bef. amb./alg.
Proy
Kopie aan:
archiefcode: -1.731.212
dossier nr.:
ontv. bev.:
afgelyk:

Geacht bestuur,

Namens cliënt, de heer P.J.H.M. Luijten, wonende aan de Amstel 256-A te Amsterdam, dien ik hierbij een inspraakreactie in met betrekking tot het concept-ontwerpbestemmingsplan Water. Het concept-ontwerp ligt van 20 mei 2011 tot en met 30 juni 2011 ter inzage, zodat deze inspraakreactie als tijdig ingediend kan worden beschouwd.

Cliënt kan zich met het bovenvermelde concept-ontwerpbestemmingsplan niet verenigen en is van mening dat sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening. Cliënt wenst daartoe het volgende naar voren te brengen.

1. Woonbootligplaatsen binnen 10 meter afstand van de Magere Brug

Blijkens het concept-ontwerpbestemmingsplan is ten Noorden van de Magere Brug een "functie aanduidingsvlak" gesitueerd met de bestemming Water / Archeologie B (WA-B) en de functieaanduidingen Woonbotenligplaats (wl) met een maximum aantal van 6 ligplaatsen (s6). Uit de verbeelding blijkt voorts dat twee van de zes ligplaatsen binnen 10 meter afstand van de brug zijn gesitueerd. Het gaat om de ligplaatsen met nummer Amstel 256-L en Amstel 256-S.

De beroemde en historische Magere Brug is een monumentale brug van de hoogste orde (vergelijk ook de aanduiding (sba-br1) in samenhang met art. 1.37 van het concept-ontwerpbestemmingsplan). De brug is belangrijk voor het Amsterdamse stadsbeeld en neemt een prominente plaats in op de Amstel. De brug is aldus van grote cultuurhistorische waarde, waaraan, met name nu de brug binnen een beschermd stadsgezicht is gelegen, een groot belang moet worden toegekend.

Het desondanks bestemmen van woonbotenligplaatsen binnen een afstand van 10 meter van de Magere Brug is naar de mening van cliënt dan ook in strijd met een goede ruimtelijke ordening, op grond waarvan de voornoemde ligplaatsen dienen te worden geschrapt uit het plan. Immers, de huidige voorgenomen bestemming veroorzaakt dat het beeld van de Magere Brug met aanlanding niet (of niet ten volle) zichtbaar is vanaf de wal. Bovendien wijkt uw bestuur op dit punt af van haar

voornemen en beleid om het zicht op de Amsterdamse historische bruggen te verbeteren. Dat in het plan een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om het aanduidingsvlak met maximaal 10 meter in te korten bij "orde 1 bruggen" dan wel dat het bestuur zich kennelijk inspant om verplaatsing van boten die binnen 10 meter van een dergelijke brug liggen op basis van vrijwilligheid te stimuleren, doet aan het voorgaande niet af.

2. Aantasting van de privacy van walbewoners

Voorts is (de wijze van) bestemmen van voornoemde ligplaatsen in strijd met een goede ruimtelijke ordening omdat dit leidt tot een aantasting van de privacy van de walbewoners.

In dit verband wordt door cliënt verwezen naar de bij uw stadsdeel bekende privaatrechtelijke overeenkomst tussen cliënt en voormalig eigenaar van de woonboot met ligplaats / huisnummer Amstel 256-L (de 'Koophandel'), de heer Van Oranje-Nassau. Deze overeenkomst ziet op het blinderen van de ramen aan de straatzijde van de woonboot met ondoorzichtig folie. De overeenkomst is tot stand gekomen door middel van tussenkomst van de toenmalig Wethouder Binnenwaterbeheer en vertegenwoordigers van de Dienst Binnenwaterbeheer. Bij brief van 5 december 1997 is bevestigd dat deze overeenkomst is opgenomen in een geautomatiseerd systeem, waardoor nieuwe eigenaren op de hoogte zullen worden gesteld van de overeenkomst.

Het privacybelang van de walbewoners is een relevant ruimtelijk belang dat blijkens het concept-ontwerpbestemmingsplan niet is meegewogen, hetgeen cliënt bevreemdt, aangezien door uw bestuur reeds is onderkend dat privacybelangen vanwege de ramen in de woonboot worden geschaad. De schending van de privacy zal alleen maar toenemen indien de voornoemde ligplaatsen worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Mede op grond van het voorgaande dienen de bedoelde ligplaatsen te worden geschrapt uit het bestemmingsplan. Subsidiair zal het bestemmingsplan een voorschrift dienen te bevatten, op grond waarvan de woonboot met ligplaats / huisnummer 256-L de ramen aan de walzijde dient te voorzien van ondoorzichtig glas of een ondoorzichtig folie.

3. De maximale bouwhoogte

Ingevolge artikel 4.2.2 concept-ontwerpbestemmingsplan bedraagt de maximale bouwhoogte van een gebouw ten hoogste de ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaande bouwhoogte.

Gezien recente uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) dienen woonboten aangemerkt te worden als bouwwerken in de zin van de Woningwet, afhankelijk van de constructie, de verbondenheid met de grond en de plaatsgebondenheid, op grond waarvan veranderingen aan woonboten bouwvergunningplichtig kunnen zijn op grond van art. 44 Woningwet (oud).

Op basis van de volledige integratie van deze wet in de huidige Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is de definitie van bouwwerken in die wet volledig overgenomen. De 'Koophandel' is volgens de nieuwe lijn in de rechtspraak een bouwwerk, aangezien, gelet op de wijze van verankering aan de wal, de constructie van de woonboot plaatsgebonden is en ter plaatse als verblijf functioneert.¹ Bovendien is de woonboot een gebouw in zin van art. 1.27 van het concept-ontwerpbestemmingsplan.

¹ Schepen in de stadsgrachten krijgen overigens tegenwoordig een statische functie. Wonen op het water is in toenemende mate te vergelijken met het wonen op de wal. Op grond hiervan is onder meer welstandsbeleid voor water opgesteld (bron: Welstand op het water, Stadsdeel Centrum, p. 11).

Op dit moment heeft de 'Koophandel' – vooralsnog naar de mening van cliënt illegaal, er loopt een procedure tegen de voorgenomen afgifte van een verbouwingsvergunning – een bouwhoogte van 4,20 meter gemeten vanaf de waterlijn. Deze bouwhoogte is in strijd met de Bootrichtlijnen 2008, op grond waarvan de 'Koophandel' een maximale bouwhoogte van 2,50 meter zou moeten hebben. Het bestemmingsplan doorkruist op dit punt het beleid uit de Bootrichtlijnen, door niet te waarborgen dat de bouwhoogte van woonboten conform de Bootrichtlijnen is vastgelegd.

Overigens zijn voor het overige geheel geen bouwregels voor woonboten opgenomen, wat cliënt bevreemdt gezien de voornoemde lijn in de jurisprudentie van de ABRS. Immers zal de kwalificatie als 'bouwwerk' tevens inhouden dat voor bijvoorbeeld een verbouwing aan een woonboot een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen ex. artikel 2.10 Wabo nodig zijn. Door geen bouwvoorschriften op te nemen kan een dergelijke wijziging – los van bouwverordening en bouwbesluit – op elke gewenste wijze plaatsvinden.

3. Conclusie

Samenvattend dienen uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (cultuurhistorie en privacy) de ligplaatsen binnen een afstand van 10 meter van de Magere Brug te worden geschrapt uit het plan. Subsidiair zal uit privacyoverwegingen ten behoeve van de woonboot op ligplaats/huisnummer Amstel 256-L een voorschrift opgenomen dienen te worden met betrekking tot het blinderen van de ramen aan de walkant. Ten slotte dienen bouwregels voor woonboten te worden opgenomen, waarbij in ieder geval een maximum bouwhoogte van 2,50 meter in acht moet worden genomen.

Hoogachtend,
Boekel De Meré N.V.


L. Middel

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: LUGGER PETRA

Adres: Wittenburgerkade 37

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-hier afknippen.

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatic

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Adres:

rt aan twee kanten
Paarl.
en.
rt.

ALBERTIEN PAREAU DUMONT
 SPUISTRAAT 274-1 1012 VX AMSTERDAM
 06-36110099 PAREAU@XS4ALL.NL

Stadsdeel Centrum Amsterdam,
 t.a.v. dhr. N. Karsijns
 Postbus 202,
 1000 AE Amsterdam

mail: nkarsijns@centrum.amsterdam.nl

Amsterdam, 29 juni 2011

Onderwerp: Inspraakreactie Concept Bestemmingsplan Water.

Geachte heer Karsijns,

Stadsdeel Centrum
d.d. nr: 30-6-2011
Reg.nr.:
Beh. ambtvald:
Projecten
Kopie aan:
archiefcode: 1.731.212
dossier nr.: 11-42660
ontv. bev.: ja
afgeht:

Intro:

- De toelichting heeft geen juridische status, als ik het goed begrijp. Nu heeft alleen het deel met de regelgeving geldende rechtswaarde.

VOORSTEL: alle stukken incl. de toelichting hebben wettelijke en juridische status. Een tweede belangrijk punt is dat ik u vraag om de inspraakreacties van de bewoners op de nota Bestemmingsplan Water zoveel mogelijk over te nemen.

- De stukken zijn zo'n 175 pagina's groot, vaak met voor leken onbegrijpelijke teksten. Daarom kan ik mijn reactie maar baseren op een deel van de tekst, de bestemmingsplankaarten en de informatie van de inspraakavond.

VOORSTEL: een heldere samenvatting van het definitieve concept bestemmingsplan dat naar de Raad gaat en gereed is voor zienswijzen

- De relatie tussen het Bestemmingsplan Water en andere bestemmingsplannen is onduidelijk (1012, Singelbuurt e.d.). Wat heeft voorrang?

- Opmerking: in dit stuk doel ik met de term 'bedrijfsvaartuigen' op alle commercieel uitgebaatte vaartuigen, dus inclusief rondvaartboten, boten voor verhuur, varende terrassen, varende restaurants etc.

SINGEL tussen Raadhuisstraat en Leidsestraat

- Op welke gronden is of wordt één nieuwe ligplaats voor een commerciële bedrijfsboot gecreëerd ter hoogte van de huisnummers Singel 233 - 237? Deze ligplaats bestond niet ten tijde van de ligplaatsenstop in 1995. Op de inspraakavond is gemeld dat er geen bedrijfsligplaatsen meer bijkomen voor de commerciële vaart. Die uitspraak klopt kennelijk niet. De locatie van deze ligplaats nodigt nl. weer uit om illegaal meer ruimte in beslag te nemen.

VOORSTEL: schrappen deze ligplaats!

- **HELEMAAL mee EENS:** Singel 301-309 op Plankaart 5

Situatie op plankaart 5 van het bestemmingsplan.: volgens zowel huidige juridische situatie als op de Plankaart 5 bestaan op de Singel tussen huisnummer 301 en 309 drie ligplaatsen voor bedrijfsboten (huurboten? rondvaarten?). De feitelijke situatie is anders: de rederij "der Nederlanden" is daar illegaal een soort privé bedrijfshaven aan het exploiteren. De kade van het Singel wordt bezet door ten minste acht grote schepen tussen nr. 237 en 333, bijna het hele deel tussen de bruggen bij de Paleisstraat en de Raamsteeg. Grotendeels dubbelliggend.

Eén van die grote schepen (nog geen 3 meter uit de brug bij de Raamsteeg) dient eigenlijk slechts als reclame-uiting. Verder liggen er ook aan de overkant sloepen en andere boten van dit bedrijf die dienen voor verhuur. In de afgelopen jaren heeft deze rederij steeds meer beslag gelegd op de openbare ruimte, oftewel hele stukken kade in eigen commercieel gebruik genomen. Elk jaar komen er weer nieuwe schepen bij. De indruk bestaat, dat nu al uitgebreid wordt met de kleinere huurboten richting Raadhuisstraat en richting Leidsestraat.

- Al jaren geleden heb ik protest aangetekend tegen deze illegale ligplaatsen. Niet als enige. Het enige tastbare resultaat was, dat de dekschuiten, die als illegale steiger dienden, weg moesten. Op 15 juni meldde de watercoördinator dat er procedures lopen tegen bedrijfsboten, commerciële boten, die illegaal ligplaatsen in beslag nemen. Klopt dit? Ik hoop dat dit ook voor dit stuk Singel geldt! Graag die omwonenden hierover informeren die in het verleden bezwaar gemaakt hebben!

VOORSTEL: alle boten voor commercieel gebruik moeten onder een vorm van vergunningsplicht vallen! Voor zover dit nog niet het geval is. Ook moeten ALLE boten voor commercieel gebruik in het Kadaster geregistreerd staan, dus gebrandmerkt zijn.

Ligplaatsvergunningen Bedrijfsvaartuigen, ook tijdelijk (incl. rondvaart, huurboten, etc.)

- In het verleden werden (tijdelijke) ligplaatsvergunningen verloot, zonder enig publiekelijk toezicht. Dat moet beter! Bijvoorbeeld: alle grote en bedrijfsboten, rondvaartboten, huurboten etc. waarvoor een ligplaats wordt aangevraagd (c.q. die aan loting willen meedoen) moeten een bewijs van inschrijving in het Kadaster overleggen. Controle daarop blijkt noodzakelijk.

VOORSTEL: Duidelijke, inzichtelijke en controleerbare regels voor het verkrijgen van (tijdelijke) ligplaatsen. Openbare en inzichtelijke gunningprocedure. Bewaar maken door belanghebbenden moet mogelijk zijn.

- VOORSTEL: Scheiding vergunningsuitgifte en handhaving.

- VOORSTEL: Duidelijk en voor ieder controleerbaar welke bedrijfsboot waar een ligplaatsvergunning heeft. Het liefst stadsdeeloverstijgend. Bijv. met Kadaster nr. zichtbaar op kade, vgl. inzichtelijkheid van invalidenparkeerplaats. Hoeft echt geen paaltje te zijn.

- VOORSTEL: opnemen maatregelen van de gemeente c.q. Waternet als er meer boten liggen (dubbel liggen) en/of de toegestane kadeflengte overschreden wordt?

- Op de inspraakavond van 15 juni werd gesproken over het streven naar een uitsterfbeleid voor woonarken die niet in het historische centrum passen.

VOORSTEL: laat dit ook gelden voor niet passende opvallend lelijke bedrijfsboten in de historische binnenstad, het UNESCO-gebied, zoals bijvoorbeeld de detonerende grote witte rondvaartboten in het Singel.

- AANBEVELING: laat een ondernemer of Waternet een bedrijfshaven buiten het centrum ontwikkelen, met ligplaatsen voor bedrijfsboten zoals rondvaartboten, e.d.

Horeca en hotelboten

- VOORSTEL: De horeca op het water, op varende schepen, moet aan dezelfde regels gaan voldoen als horeca op land qua vergunningen, voorschriften, controle Voedsel en Waren Autoriteit, BIBOB, etc. Dus onder dezelfde wetgeving vallen.

- Ik ben tegen toestaan van hotelboten: het geeft overlast, het is niet te handhaven, noch gebruik, noch zgn. aanpassingen, zoals het uitbouwen om maar meer volume te kunnen uitponden. Zie de relatie tussen de problemen en de gebrekkige capaciteit van de handhaving.

VOORSTEL Zeker verbod in 1012 en UNESCO-gebied.

- Mocht de deelraad c.q. de gemeenteraad toch akkoord willen gaan met het toestaan van hotelboten, dan graag GARANTIES in het bestemmingsplan voor handhaving en een meldpunt. Grootte van de oppervlakte en andere maten van de voorgenomen hotelboten (woonbootgrootte) zodanig omschrijven dat optimaal gestreefd wordt naar het tegengaan van misbruik, overlast en illegale vergroting van deze boten.

Overlast

- Waarom zo weinig aandacht voor geluidsoverlast in verhouding tot de cijfers over luchtkwaliteit in dit bestemmingplan c.q. toelichting?

- Er is ook weinig aandacht voor het dreunen van bootmotoren en het zware geluid van boegschroeven bij het manoeuvreren.

- Overlast bestrijding: lawaai, zwerflawaai, dronken gasten.

VOORSTEL: Vanaf 12 uur 's nachts tot 8 u 's ochtends een vaarverbod voor bedrijfsboten en boten die overlast geven. De boetes zijn hoog (700 - 1000 euro hoorde ik) dus handhaven loont.

- Deze nota gaat ook over de grote cruiseschepen op het IJ. Daar is verder niet over gesproken op de inspraakavond. Het vervoer naar de stad is massaal.

SVP streven naar een oplossing, waarbij de passagiers niet massaal in bussen geladen worden die dan in colonne de stad intrekken, allemaal door de Spuistraat. Het gaat dan om zeker 20-30 bussen, die daar ook nog willen laden en lossen.
VOORSTEL: Graag overleg tussen deelraad/gemeente met de cruisebranche over de vervoerslogistiek.

Op- en afstapplekken

- Net als velen ben ik ben tegen steigers (op- en afstap) direct aan een paar van mijn favoriete pleinen: Amstelveld en Noordermarkt. Volgens de informatie op de inspraak avond op 15 juni bleek dat er nu al op- en afstapsteigers zijn op circa 150 meter van deze pleinen. Zeker op de Noordermarkt is het evenwicht precair. De druk op de openbare ruimte is er nu al groot. De frequentie wordt geschat op elke 6 min. Een direct aan het plein gelegen afstap zal zowel overdag als 's avonds hordes en groepen direct op deze pleinen lossen en zo ongewenste overlast en aantasting van de sfeer veroorzaken. Ook valt misbruik van deze steigers te verwachten door particuliere "feestboten" en daarmee gepaard gaande lawaai-overlast.

Ook uit eigen ervaring weet ik dat een steiger iets verderop nauwelijks overlast veroorzaakt: het publiek verspreidt zich meer. Dit is o.a. het geval bij een steiger op de Singel, 150 meter van het Spui. En kennelijk nu dus ook al op kleine afstand van de Noordermarkt en Amstelveld.

Het schijnt dat de inspraaktermijn hierover al is verstreken, maar toch wil ik mijn ongenoegen over de geplande steigers bij mijn lievelingspleinen graag melden!

Algemene voorstellen waterbeleid

- VOORSTEL: Richtlijnen voor handhaving graag in dit bestemmingsplan. Serieuze boetes en andere sancties zoals wegslepen, tijdelijke) in beslagname.

- VOORSTEL: Graag uitsterfbeleid voor ligplekken die overlast veroorzaken.

- VOORSTEL: Compensatie qua ligplek: moet ligplek van een woonboot weg, dan de bewoners een vergelijkbare plek aanbieden: dus niet van Prinsengracht naar Noord.

- VOORSTEL: Redelijkheid in jaarlijkse liggelden: kleine plezierbootjes van particulieren betaalbaar houden. Grotere plezierboten, bijv. langer dan 7 meter, moeten meer betalen per lengtemeter dan de kleine.

Met vriendelijke groet,

Albertien Pareau Dumont



Aan Stadsdeel Centrum Amsterdam
 AANTEKENEN
 T.a.v. de heer N. Karsijns
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

Staple met:	
aanbeveling:	-1.731.212
afgevoerd:	
datum:	Ja
naam:	

Datum: 28 juni 2011.

Betreft: Inspraakreactie Bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Naar aanleiding van het concept ontwerp bestemmingsplan Water wat vanaf 19 mei ter inzage is gelegd en uw schrijven van d.d. 23 mei 2011 wil ik de navolgende reactie indienen op dit concept ontwerp.

Het ontwerp bestemmingsplan Water gaat uit van het opheffen van de ligplaats in de Prinsengracht (Amstelveld) nr. 33 met als reden de relatie van de plekken met het water te herstellen en is de ligplaats "wegbestemd" om op deze plaats een op- en afstapvoorziening te maken.

Ik teken nadrukkelijk bezwaar aan tegen de gepubliceerde plannen om de navolgende redenen:

1. De huidige woonboot is in overleg met stadsdeel centrum en overige betrokkenen getekend waarbij juist de relatie met de omgeving én het water leidend waren voor het ontwerp (hoogte / kleur / ramen). Waarop bouwvergunning is verleend.
2. De zichtlijnen van het Amstelveld in relatie met de Amstelkerk en de ruimte van het plein zijn meegenomen in het ontwerp, zodat een natuurlijke relatie met de omgeving is ontstaan en er geen verstoring van de omgeving is.
3. De waarde van de woonboot is met name bepaald door de plek waar deze ligt. Doordat het ontwerp en de verschijningsvorm specifiek is afgestemd op de omgeving (zie 1 en 2) is de waarde bepaald.
4. Er rust een hypotheek op de woonboot van 500.000€. deze is door ABN-Amro verstrekt op basis van de bovenstaande punten. De waardevermindering van de woonboot op een andere plek is dusdanig dat dit ook voor de hypotheekverstrekker onacceptabel is en verstekkende gevolgen zal hebben.
5. De sociale cohesie met de plek is erg groot. Mijn moeder (85 jaar en verzorgingsbehoevend) woont in de woonboot op Prinsengracht 1123p en ik heb een garage aangekocht op Prinsengracht nr. 874.
6. De waarde van deze garage wordt minder, omdat de combinatie van woonboot met parkeergelegenheid niet meer geboden kan worden.

7. Het argument dat er geen parkeerplaatsen aanwezig zijn op het gedeelte van nr. 33 is geen steekhoudend argument. Op ieder andere willekeurige plek kunnen parkeerplaatsen opgeheven worden om de zogenaamde relatie tussen wal en water niet te belemmeren.
8. Het ontwerp bestemmingsplan Water en het opheffen van mijn ligplaats leidt voor mij tot onaanvaardbare schade. Onder andere door waardevermindering en het fysiek verwijderen van de sociale cohesie.
9. Het voornemen om op de locatie van Amstelveld 33 een op- en afstapvoorziening te maken zal leiden tot een onveilige situatie bij het manoeuvreren van de schepen die gebruik willen maken van deze voorziening. De locatie is té dicht bij de brug en de schepen hebben geen overzicht en te weinig manoeuvreerruimte.
10. Wanneer er een op- en afstapvoorziening gerealiseerd zou moeten worden dient deze in het midden van het rak (tussen de twee bruggen) gesitueerd te worden. Een nadere onderbouwing hiervan volgt.
11. In uw brief van 23 mei 2011 refereert u aan een brief van 16 oktober 2009 (zonder kenmerk) gericht aan "de heer/mevrouw E. Van der Veer". Deze brief herken en erken ik niet. Op genoemde datum was ik gehuwd met de heer Zandt en werd ik ook als zodanig aangeschreven en benaderd. De brief van 16 oktober 2009 is mij niet eerder ter hand gesteld en ik heb er ook geen nota van kunnen nemen. Hierdoor ben ik pas op 19 mei mondeling geconfronteerd met het voornemen om de ligplaats op te heffen. Ik heb de woonboot in een scheidingsprocedure (maart 2010) gekocht voor 500.000€ en was niet op de hoogte van de plannen. Hierdoor leid ik schade.
12. De woonboot is reeds lange tijd in mijn bezit. Vorig jaar nog is zelfs de ligplaatsvergunning verlengd. Overigens ook zonder melding te maken van dit plan.

Daarom ben ik van mening dat het huidige ontwerp bestemmingsplan Water niet in stand kan blijven.

De voorgenomen regeling voor mijn woonboot in bestemmingsplan Water leidt tot grote schade waarvoor ik Stadsdeel Centrum aansprakelijk stel in het kader van afdeling 6.1 Wro. mocht het Stadsdeel Centrum de voorgenomen plannen doorzetten.

Ik ben van mening dat de argumenten die geleid hebben tot het ontwerp bestemmingsplan Water niet volledig zijn en niet het nautisch technisch aspect hebben meegenomen.

Bovengenoemde argumenten en redenen zijn en zullen in het vervolg proces indien nodig nader worden onderbouwd.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Etty van der Veer.

Gemeente Amsterdam
 Stadsdeel Centrum sector Midden
 Afdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken
 Postbus 202
 NL-1000AE Amsterdam
 PAYS.BAS

22 Juni 2011

Geachte Heer/Mevrouw

Hierbij maak ik, Mevrouw Johanna van Herpen, bezwaar tegen het besluit zoals ik het vorig jaar heb vernomen, om een op- en afstapvoorziening op of naast mijn Tjalk "Vrouwe Neeltje" te bouwen.

Mijn bezwaar tegen dit onmenselijke besluit zal ik trachten te onderbouwen met Artikel I van het eerste Protocol Europees Verdrag van de rechten van de mens: "Het genieten van ongestoord eigendom".

U gaat mij door het bouwen van een dergelijke steiger (m.i. puur commercieel belang) alles ontnemen waarvan ik meen recht te hebben op mijn welverdiende oude dag.

Te weten:

- * het genot van ongestoord wonen op een fantastische plek in mijn historische woonboot.

- * buren, die dag en nacht voor mij klaar staan - indien nodig.

- * mijn achterplecht als zonnedekje en mijn oh zo dierbare en vertrouwde omgeving.

Dit en nog veel meer als ik om wat voor onzinnige reden zou moeten vetrekken. En wat krijg ik op mijn bord geschoteld als ik onverhoopt zou mogen blijven:

"Een onbeschrijfelijke stank van uitlaatgassen van aan- en afmerende tourboten".

De daaruit voortspruitende gezondheidsschade voor mij en omringende bewoners heeft geen verdere uitleg.

Dit, alsmede geluidsoverlast van voortdurend ronkende scheepsmotoren, verplicht mij binnenshuis te blijven met ramen en deuren stijf gesloten. *Dag zon, dag mooi uitzicht!*

Het heeft verder weinig fantasie om zich chaotische taferelen voor te stellen van toeristen samengepakt op een te klein trottoirtje.

Ook wildplassers en "nachtelijke engerds" zullen een dergelijke steiger naar hartenlust gaan benutten.

LAST BUT NOT LEAST: Een van de bekendste makelaars hier ter plaatse schat de waardevermindering van mijn eigendom na de steigeraanleg op rond 30%.

Mijnheer/Mevrouw, ik hoop van harte dat U de door mij hierboven oprecht geschetste bezwaren naar eer en geweten in Uw besluitvorming terdege mee te laten wegen.

Hoogachtend



Gemeente Amsterdam
 Stadsdeel Centrum, sector Midden
Afdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 22 juni 2011

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik bezwaar tegen het besluit van het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum om op- en afstapvoorzieningen zoals vermeld in het projectbesluit van 29 juni 2010 te bouwen. Gezien mijn woonadres richt mijn bezwaar zich specifiek op de op- en afstapvoorziening nr. 4 in het Anne Frank rak.

Mijn bezwaar tegen de aanleg van op- en afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter lang heeft de volgende grondslagen:

- Inbreuk op mijn woongenot door de toestroom van toeristen en de toename van stank en lawaai door rondvaart- en andere commerciële boten als gevolg van de extra vaarbewegingen in mijn directe omgeving.
- Te verwachten waardedaling van mijn woning door bovenstaande.
- Het tegen de wil van en zonder overleg met direct belanghebbenden (de bewoners) vaststellen van dit projectbesluit ter verdere intensivering van het watergebruik. Bewoners aan en in de grachten zijn al jaren tegen de intensivering van het watergebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld het jaarlijks toenemende aantal klachten van overlast, zoals bekend bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (nu Waternet).
- Het ontbreken van een deugdelijke onderbouwing van de stelling dat intensivering van het watergebruik gewenst, dan wel noodzakelijk is.
- Het beleid is niet in lijn met de uitkomsten van de onderzoeken van de Gemeente.
- De grachten kunnen, vooral in de zomer, geen extra vaarbewegingen meer aan. Er wordt niet voor niets ieder jaar een stijging van klachten door de overlast geconstateerd.
- Afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter willen plaatsen in ieder rak en om te beginnen met de genoemde locaties in dit projectbesluit is niet in lijn met het beleid van de Gemeente om zeer terughoudend op te treden tegen het plaatsen van nieuwe steigers (Nota 'Kade- en Oevergebruik' 1995).
- Het beleid is eenzijdig gericht op de belangen van de commerciële partijen.
- Handhaving schiet nu al ernstig te kort, wat eerst op orde gebracht zou moeten worden voordat gedacht wordt over beleid tot verdere intensivering.

Mijn visie op de ruimtelijke onderbouwing van de Gemeente inzake op- en afstapvoorzieningen

I. Wat is een op- en afstapvoorziening?

In deze alinea wordt gesteld dat het om een klein bouwwerk gaat, zonder aan te geven op welke objectieve grond is bepaald wat een klein dan wel groot bouwwerk is.

Nu het gaat om bouwwerken van 20-40 meter per rak (gemiddelde lengte van een rak is 150-200 meter), kun je niet spreken van een klein bouwwerk. Zeker niet als je constateert dat een dergelijk bouwwerk groter is dan de meeste woonboten.

Ook wordt in deze alinea gesteld dat er een afmeerverbod komt voor andere vaartuigen dan rondvaartboten. Hierbij wordt niet gemeld hoe men denkt dit te handhaven na 23:00 als de pleziervaart nog ruimschoots aanwezig is. De afgelopen jaren is er weinig tot geen toezicht overdag en na 23:00 in het geheel niet.

II. Visie op het water

Het stadsdeel stelt in deze alinea dat het veel belang heeft bij het goed regelen van het dynamisch gebruik, waaronder het tegengaan van overlast te water. Er wordt echter nergens vermeld hoe het stadsdeel dit denkt te gaan doen. Daarnaast spreekt de Gemeente over het verder intensiveren van vervoer over water, terwijl het enige dat de afgelopen jaren is geïntensiveerd is de overlast door toenemende drukte. Door deze op- en afstapvoorzieningen te realiseren zal hiermee ook de overlast worden geïntensiveerd.

In deze alinea wordt verder gesteld dat de stedelijke doelstelling voor dynamisch gebruik van het water in Amsterdam als volgt luidt: *"een veilig gebruik van het water (...) waarborgen, waarbij bepaalde gebruiksfuncties niet overheersen of andere functies belemmeren, waarbij de overlast van het gebruik beperkt blijft en waarbij een goede afwikkeling van het verkeer gewaarborgd is"*. Indien deze doelstelling strikt was nagekomen dan was het uitsluiten van pleziervaart niet aan de orde gekomen. Immers, stimuleren van vervoer van personen en goederen geldt ook voor pleziervaart die van A naar B wil. Deze steigers zouden om die reden dan ook voor pleziervaart beschikbaar moeten zijn. Los van het feit dat ik tegen het plaatsen van deze steiger in mijn directe omgeving ben gezien de te verwachten overlast (o.a. door gebrek aan handhaving). De gebruiksfunctie van de steigers alleen toe te wijzen aan commerciële partijen overheerst duidelijk, wat indruist tegen de stedelijke doelstelling. Wat nog zwaarder meeweegt is de ervaring van een bewoner in de Reguliersgracht die met me is gedeeld. Hier blijkt duidelijk uit wat het gevolg zal zijn van deze extra steigers, meten is immers weten;

"Wij hebben een jaar of 2 een soort van steiger voor de deur op Reguliersgracht nr 11 en ik weet uit ervaring dat dit tot congestie leidt op de gracht, ook gebruiken 's avonds en 's nachts verschillende mensen deze steiger om aan te leggen en weer anderen gebruiken het als openbare bar of slaapplek. Terwijl we bezig zijn met de meest vreemde middelen het verkeer terug te dringen, (waardoor het in feite alleen maar erger wordt) gaan we dan nu ook nog het verkeer op het water bevorderen, waarvan de meeste mensen blijkbaar geen notie hebben wat het gemiddelde bootje uitstoot, laat staan een grote boot die nooit z'n motor uitdoet, terwijl deze wachtend op klanten, respectievelijk de catering op vol vermogen tegen de steiger drukt."

Toch even een voorbeeld, een rondvaartboot die een haakse bocht maakt van Reguliersgracht naar Herengracht, maakt vaak een vette zwarte rookpluim van een meter of 20 > 30 en dat een meter of 10 breed.

Ik hoop dan ook dat er een herziening van dit onzalige plan mogelijk is.

*Vriendelijke groeten,
R. van de Graaf"*

Hoe verklaart de Gemeente de stelling dat er geen overlast te verwachten is nu uit de praktijk duidelijk het tegenovergestelde blijkt?

Ook wordt in deze alinea gesteld dat de onderzoeksresultaten van O+S over 'Drukke op het water' als uitgangspunt zijn genomen voor het nieuwe beleid van 'Dynamisch gebruik van het water'. In de onderzoeksresultaten van O+S wordt gesteld dat "(...) grachten waar de ervaren drukte, de gemeten drukte en het aantal overlastmeldingen groot is". De keuze om dan voor nog meer vaarbewegingen te kiezen rijmt dan ook niet met de stelling dat de onderzoeksresultaten als uitgangspunt zouden zijn genomen. Hoe verklaart de Gemeente dit?

Zoals blijkt uit de vaststelling van de Nota 'Kade- en Oevergebruik' uit 1995 is het openbare ruimtebeleid er juist op gericht om uitbreiding van steigers te beperken en dient er *zeer terughoudend* te worden omgegaan met nieuwe afmeervoorzieningen. De doelstelling van de Gemeente om vervolgens elf op- en afstap voorzieningen te plaatsen in de grachten is in strijd met de vaststelling van bovenstaande nota om juist uitbreiding van steigers te beperken. Blijkbaar hanteert de Gemeente voor de commerciële rondvaart een andere nota. Hierover ontvang ik graag uitleg.

De uitgangspunten die de Gemeente hierbij hanteert spreken boekdelen. Twee uitgangspunten vallen met name op. Ten eerste de toegankelijkheid van openbare steigers goed regelen. Ten tweede het realiseren van verkooppunten in bestaande bebouwing. Deze steigers alleen beschikbaar te stellen voor rondvaartboten en niet voor pleziervaart (al is dat niet te handhaven) in combinatie met het tweede uitgangspunt geeft goed aan waar het de Gemeente om te doen is. Omzetvergroting. Vergeten wordt hierbij rekening te houden met de bewoners. De overlast van toeristen in combinatie met de overlast van af- en aanmerende rondvaartboten zal zeer hinderlijk zijn en inbreuk maken op het woongenot van de bewoners. Hier is overduidelijk geen rekening mee gehouden bij het opstellen van de projectbesluiten. Met name is dit duidelijk geworden door op geen enkel moment met de bewoners in contact te treden voorafgaand aan en/of tijdens deze besluitvorming. Welk ander belang dan een commercieel belang wordt gediend als het realiseren van verkooppunten een doelstelling is? Graag de reactie van het dagelijks bestuur hierop.

III Steigerplan

De algemene doelstelling van het steigerplan luidt: "(...) maximaal faciliteren van bedrijfsmatig vervoer over water (...) tegen de achtergrond van hoeveel extra vaarbewegingen het water aan kan." Indien deze doelstelling strikt zou worden nageleefd dan zou men juist moeten kiezen voor het

terugdringen van vaarbewegingen over water. Zeker gezien bijvoorbeeld de jaarlijkse stijging van het aantal klachten, aanvaringen en schadegevallen. Hoe verklaart de Gemeente dit?

Andere uitgangspunten van de Gemeente die in dit bezwaar vermeldenswaardig zijn;

- Aandacht voor de mogelijke overlast van extra vaarbewegingen. Uit het plan om extra op- en afstapvoorzieningen te realiseren blijkt juist dat er geen aandacht wordt gegeven aan overlast door extra vaarbewegingen. Juist het remmen en weer starten van rondvaartboten bij deze voorzieningen zorgt voor meer overlast door deze extra vaarbewegingen. Hoe legt de Gemeente dit uit?
- Zoveel mogelijk openbaarheid van steigers. Door de steigers alleen beschikbaar te stellen voor rondvaartboten maakt duidelijk dat de Gemeente geen enkele moeite doet om dit te realiseren. Als de commerciële rondvaart maar tevreden is, want van openbaarheid is geen enkele sprake. Graag een uitleg van de Gemeente over de 'openbaarheid van steigers' doelstelling in het licht van alleen bestemmen voor commerciële schepen.
- Oog voor de realiteit dat er grenzen kunnen zijn aan wat het water aankan aan vaarbewegingen. Dat de Gemeente de ogen hier letterlijk en figuurlijk juist gesloten houdt voor de reeds overschreden capaciteit moge duidelijk zijn. De dagelijkse stremmingen en botsingen zijn hier het beste voorbeeld van. Daarnaast blijkt uit de hieronder genoemde onderzoeken dat de Amsterdammers en met name de bewoners aan en in de grachten al vinden dat het zeer tot de druk is in de grachten. Graag een toelichting van de Gemeente waarom de ogen hier gesloten voor houdt in tegenstelling tot de eigen doelstelling.

Onderzoeken drukte in de grachten:

- Cijfers Amsterdam Toerisme & Congres Bureau 2005: *'Amsterdammers vinden het steeds drukker op de grachten'*. Destijds 110 rondvaartboten varen 660 keer door de Prinsengracht met minimaal evenveel pleziervaart (momenteel drie keer zo veel pleziervaart) levert meer dan 1300 boten per dag door de Prinsengracht op. Dit betekent 1,8 boot/minuut van 09:00-21:00. In 2010 staat de teller in de zomer op gemiddeld 5 boten per minuut. Vele malen drukker in de gracht dan op de gracht.
- Gemeente Amsterdam Dienst Onderzoek en Statistiek 2004
"Wel weten we uit het onderzoek dat in 2003 (!) onder Amsterdammers werd uitgevoerd dat zes van de tien ondervraagde Amsterdammers van mening zijn dat het zeer druk is op de grachten. In een smalle gracht met veel afgemeerde boten en veel dynamisch gebruik wordt het aantal vaarbewegingen sneller als druk ervaren. Een van de grachten waar de ervaren drukte, de gemeten drukte en het aantal overlastmeldingen groot is, is bijvoorbeeld de Prinsengracht."
Dit onderzoek is 7 jaar oud en in de afgelopen jaren is de drukte alleen maar toegenomen. Om nu te kiezen voor een verdere intensivering is dan ook volstrekt onbegrijpelijk en zal grote afbreuk doen aan het woongenot van de bewoners. Overduidelijk wordt hier alleen rekening gehouden met de commerciële partijen en de toeristen.
- Dienst Binnenwaterbeheer Cijfers Rapportage overlastmeldingen 2007

De pleziervaart is in de zomer een van de belangrijkste veroorzakers van overlast van Amsterdamse vaarwegen. Een ander deel van de overlast ontstaat door de rondvaart. Deze overlast bestaat vooral uit lawaai en stank.

Als bovenstaande onderzoeken anno 2010 zouden worden uitgevoerd dan is de vraag 'is de drukte en bijbehorende overlast erger geworden' retorisch. Degelijke onderzoeken behoren het startpunt te zijn van het bepalen van de projectbesluiten. Al zijn deze onderzoeken verouderd, toch geeft de Gemeente aan dat deze onderzoeken de basis zouden vormen van het te bepalen beleid. De genomen projectbesluiten geven echter aan dat er geen rekening is gehouden met bovenstaande conclusies, waardoor deze onderzoeken niet meer zijn dan een wassen neus. Hoe verklaart de Gemeente dit?

IV Beheer en toezicht

Hier wordt gesteld dat de *"intensivering van het dynamisch gebruik van water steeds vaker leidt tot belangenbotsingen tussen verschillende gebruikersgroepen. Op sommige plaatsen ontstaan met mooi weer regelmatig nautische knelpunten, onveilige situaties en conflicten tussen verschillende categorieën watergebruikers."* Uit de jaarverslagen blijkt dat het aantal klachten waar actie op volgt van de dienst of de Politie stijgt. Het is dus volstrekt onlogisch om te kiezen voor verdere intensivering op het water, zonder eerst de problematiek aan te pakken. Graag een verklaring van de Gemeente hiervoor.

V Eindbeeld voor steigers in de binnenstad

In dit gedeelte wordt gesteld dat *"de overheid er zorg voor draagt dat de verschillende samenkomende (...) functies op het water in evenwicht blijven, zodat niet één functie de overhand krijgt."* De overheid staat voor het algemene belang, waaronder het belang van de bewoners van de binnenstad. Daarnaast wordt gesteld dat *"Het gezamenlijk belang voor een goed netwerk van op- en afstapvoorzieningen het stimuleren van vervoer over water is in plaats van bus- en autovervoer en het aantrekkelijk maken van de verschillende voorzieningen voor toeristen en bewoners."* In reactie hierop het volgende.

Door de voorzieningen alleen beschikbaar te stellen voor commerciële rondvaart krijgt deze functie duidelijk de overhand, wat in strijd is met waar de overheid voor zegt te staan. Ook wordt gesteld dat de overheid staat voor het belang van de bewoners, waarom zijn de bewoners dan niet betrokken bij deze besluitvorming? Indien de bewoners alleen gebruik van deze voorzieningen kunnen maken door in een rondvaartboot te stappen in plaats van bijvoorbeeld met hun eigen boot af te meren, wordt volstrekt voorbij gegaan aan de bewonersbelangen. Of de bewoner een voorziening voor rondvaartboten voor hun deur willen is nooit gevraagd. Er is bij het vaststellen van dit plan alleen gesproken met commerciële partijen, wat getuigt van onzorgvuldig en dus onbehoorlijk bestuur. Des te schrijnender is het om vervolgens te stellen dat het in het gezamenlijk belang zou zijn om deze voorzieningen te realiseren en dat het daarnaast ook aantrekkelijk zou zijn voor bewoners. Om dit te stellen zonder de visie van de bewoners te peilen is een ernstige tekortkoming. Een verkeerde aanname. Uit de reeds ingediende zienswijzen blijkt juist wat de mening is, namelijk exact het tegenovergestelde van wat hier wordt gesteld. Het is dan ook opmerkelijk te constateren dat de vele zienswijzen van bewoners geen enkel noemenswaardig effect hebben gesorteerd.

Tot slot wordt (nogmaals) gesteld dat het streven is om vervoer over water te stimuleren, waarbij de Gemeente naar een eindsituatie wil waarbij in ieder rak (!) een op- en afstapvoorziening is gerealiseerd. Het einddoel is dus om in ieder rak gedurende de hele dag continu afmerende en

vertrekkende rondvaartboten te hebben. De hiermee gepaard gaande toenemende overlast voor bewoners is blijkbaar niet relevant. Hoe ziet de Gemeente deze extra vaarbewegingen in verhouding tot de jaarlijks toenemende klachten over overlast door de steeds toenemende drukte?

Eveneens wordt gesteld dat "(...) per locatie is nagegaan of de locatie substantieel nieuw vaarverkeer zal aantrekken, waaruit zou zijn gebleken dat het voornamelijk gaat om passagiersvervoer dat 'toch al langsvaart en nu een extra stop kan maken'. De aanleg van de op- en afstapvoorziening heeft niet tot gevolg dat sprake is van een evidente wijziging van rustig water naar druk bevaren water." Deze slotstelling van de Gemeente is bijzonder. Ten eerste omdat er geen melding is gemaakt van de uitvoering van dit onderzoek. Welke instantie heeft dit uitgevoerd, waar zijn de conclusies op gebaseerd et cetera. Hier dient eerst duidelijkheid over te komen voordat er een besluit mag worden genomen. Deze verwacht ik dus ook van de Gemeente te krijgen.

Deze slotstelling is simpelweg als onjuist aan te merken. Het maken van een extra stop betekent automatisch dat er zowel een 'extra aanmeer vaarbeweging' als een 'extra vertrek vaarbeweging' zal plaatsvinden. Met bijbehorende overlast. Zie de rookuitstoot van de rondvaartboten bij aanmeren of wegvaren als voorbeeld. Het is daarnaast vreemd om te stellen dat de voorzieningen niet leiden tot evidente wijziging van rustig water naar druk bevaren water. Allereerst is er geen sprake van rustig water, maar wordt het door de Amsterdammers als druk bevaren water ervaren zoals blijkt uit eigen onderzoeken van de Gemeente. Men dient hier dan ook te spreken van (te) druk bevaren water naar nog drukker bevaren water. Bovendien blijkt ook hier niet op basis van welk onderzoek deze conclusie is getrokken. Dit dient dus ook nog te worden aangegeven.

De ervaringen van bewoners in de omgeving van recent gebouwde steigers spreken boekdelen en geven aan wat waarschijnlijk is te verwachten aangezien het praktijkvoorbeelden betreft:
"(...)plezierbootjes/privebootjes weliswaar niet mogen aanleggen, maar het wel doen - en ze leveren hun heel eigen overlast op, zoals op de steiger gaan picknicken (vaak met alcoholische versnaperingen erbij, dus luidruchtig), barbecuen (walm), versterkte muziek maken, tegen het naastgelegen schip urineren, vragen of ze even bij jou naar t toilet mogen, enz enz. Verder blijkt dat in- en uitparkerende rondvaartboten een geweldige herrie maken met hun (boeg)schroef(...)"

Dit vormt een zeer duidelijke grondslag voor het niet verder uitbreiden van aan- en afmeer steigers, want het kan onmogelijk de wens van de Gemeente zijn aan deze overlast beleidsmatig mee te gaan werken.

Gedurende de inspraakavond na bekendmaking van het voornemen is duidelijk aangegeven dat voor het steigerplan woonboten niet verplaatst zouden worden. Echter, nu staat vermeld in de toelichting op locatie Prinsengracht 710: "Deze laatste locatie zal de komende jaren nog niet gerealiseerd kunnen worden omdat er eerst een bestemmingsplan voor het water moet worden vastgesteld om alternatieve ligplaatsen te vinden voor te verplaatsen woonboten". Hier blijkt weer duidelijk dat er wel getracht wordt woonboten te verplaatsen voor op- en afstapvoorziening. De Gemeente zegt A, maar doet B. Hoe verklaart de Gemeente dit?

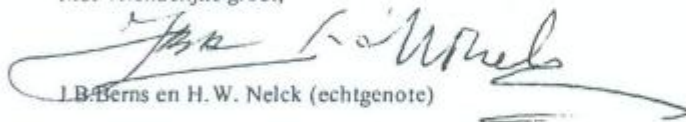
De Gemeente staat duidelijk wel voor het belang van de commerciële rondvaart, maar niet voor het belang van de bewoners van de binnenstad die direct geconfronteerd worden met deze op- en afstapvoorzieningen. Aan een steiger voor rondvaartboten meer waarde te hechten dan aan de keuze van een bewoner voor de specifieke locatie als woonomgeving heeft gekozen is ridicuul. Het moge

duidelijk zijn dat het belang van de bewoner zwaarder weegt dan het belang van de Gemeente om een steiger op die plek te realiseren.

Graag ontvang ik uw reactie op de door mij gestelde vragen.

Tot slot verwacht ik dat mijn bezwaar tegen de op- en astapvoorziening nr. 4 in het Anne Frank rak. worden gehonoreerd.

Met vriendelijke groet,



J.B. Berns en H.W. Nelck (echtgenote)

Prinsengracht 164

1016 HA Amsterdam

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

Aan het bestuur van Stadsdeel Centrum
T.a.v. de heer N. Karsijns
Per e-mail: stadsdeel@centrum.amsterdam.nl

Amsterdam, 29 juni 2011

Geacht bestuursleden, geachte heer Karsijns,

Dankbaar ben ik voor het feit dat wij in een democratie wonen, leven. Dankbaar maak ik gebruik van mijn recht om onze bestuurders te kiezen in de hoop dat deze bestuurders naar de wensen van het electoraat luisteren, hun behoeftes respecteren en zorgen voor een verantwoorde woon-/leefomgeving. Het doel van de stadsdelen is dat bestuurders dicht bij de burgers staan om dit alles te bereiken.

Het zal u dan ook niet verrassen dat ik graag gebruik maak van mijn recht om bezwaar te maken tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als locatie om woonboten te plaatsen, dit als opgenomen in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water. Onderstaand zal ik aangeven waarom.

1. Geluidsoverlast

- De Kattenburgervaart is aan 3 kanten is bebouwd: aan twee kanten appartementengebouwen, kops daarop in het water rijksmonument De Paerl. Dit heeft een klankkast effect tot gevolg.
- Het water resonanceert en versterkt geluid. Dat er nu al geluidsoverlast is mag blijken uit diverse politierapporten en mailtjes van mijn kant richting Zorg&Overlast over dit onderwerp.
- De woonkamers en slaapkamers van bijna alle woningen bevinden zich aan de vaart. Sommige appartementen hebben alleen ramen aan de vaart.
- De ingetekende woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- De Kattenburgervaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet noemt het plaatsen van woonboten "onhandig". Alle vervuiling blijft door het ontbreken van voldoende doorstroom in het water: lood en metaal met het regenwater, zwerfvuil als plastic, fecaliën. Dit is bij het stadsdeel bekend.
- Rook van houtkachels van de woonboten dringt direct onze woningen, allemaal gelegen aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen als roet en fijnstof zijn schadelijk voor onze gezondheid. Los van eventuele ergernis. Deze onverantwoorde situatie doet zich momenteel voor aan de Nieuwe Vaart, waar de woonboten welke recentelijk van Artis zijn verwijderd afgemeerd liggen.
- Het eiland Wittenburg is alleen te bereiken via de smalle straat bij de Oosterkerk. Extra bewoners en hun bezoekers betekent extra verkeer, dus nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de Kattenburgervaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Daarnaast hebben veel bewoners van stadsdeel centrum een overloop vergunning gekregen. Ook draagt het lage parkeertarief alhier t.o.v. de Kadijken ertoe bij dat auto's 's avonds en 's weekends massaal hier worden gedumpt. Dit is alleen al uit veiligheidsoogpunt geen optie, getuige de bestaande politierapporten over dit onderwerp.

4. Recreatie, flora & fauna

- De Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht behoren tot de smerigste straten van Amsterdam waar het de luchtkwaliteit betreft. Het postzegelparkje aan de Kattenburgervaart is de plek bij uitstek waar buurtbewoners en passanten de longen open gooien, uniek in zijn genre. Ook het stadsdeel heeft dit ingezien. Recentelijk is de Wittenburgerkade gerenoveerd, bestrating heeft plaats gemaakt voor groen. De Kattenburgervaart is nu omringd door een groene kraag, direct gelegen aan het water. Hier vinden velen rust en ontspanning. Hier spelen, roeien, genieten kinderen. Vissen jong en oud. Strijken jong en oud neer op de bankjes rond de vaart.
- Jaarlijks maak ik nesten voor futen. Deze futen, eenden, meerkoeten, waterhoentjes, zwanen en soms de aalscholvers behoren tot de voor ons vertrouwde fauna. De kades zijn onder andere begroeid met beschermde varens, ik vraag u expliciet hiervan acte te nemen.
- Woonboten zouden deze fragiele harmonie bruut verstoren.

Stadsbestuurscentrum	
Stad no.	30-06-11
Plan no.	11-
Beh. ambt/tid.	
Proj. BW	
Regen. aart.	
Ans. (in procenten)	-1731.212
Gebruik van mijn	11-42
van het electoraat	Ja
geving. Het deel van	

5. Willekeur

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van de honderden gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Het aanwijzen van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie, ondanks jarenlang verzet van de bewoners, wordt door de eilandbewoners als schokkend beschouwd.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Van achter de tekentafel is de Kattenburgervaart in het plan terechtgekomen. De schuin aflopende kades, smalle trottoirs, recentelijk aangelegde groenvoorziening en aanwezigheid van talloze (dus te verplaatsen) pleziervaartuigjes getuigen hiervan.
- Welke risicoanalyses zijn er gemaakt? Om er maar een te noemen, hoe zit het met de (brand-)veiligheid.
- De bewoners zijn bij het opstellen Visie niet gehoord.

7. Zicht op het beschermd stadsgezicht

Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg. De Paerl is in de jaren tachtig mede met een forse financiële inspanning van de Gemeente Amsterdam gerestaureerd. In de visie van de centrale stad behoorde De Paerl samen met het Scheepvaartmuseum en de Oosterkerk tot de beeldbepalende monumenten in de oostelijke binnenstad. Deze visie werd gedeeld door het bureau Monumenten en Archeologie dat deze panden als buitenste ring opnam in de aanwijzing van het beschermde stadsgezicht.

Hierin is consequent gehandeld door de achterliggende vaart eveneens te beschermen, de monumentale brug aan de toegang tot de vaart te restaureren en de bestaande kades te respecteren. Nog onlangs werd dit gebied door het stadsdeel centrum de bestemming van dit gebied gewijzigd en het gebruik tot 'groen' bestempeld, waar het voorheen gemengd gebruik was. Deze wijziging in het bestemmingsplan Oostelijke Eilanden is onderstreept met de aanleg van nieuwe groenzones langs de Wittenburgerkade en op het plein richting de brug als voornoemd.

Het bestemmen van dit deel van de Kattenburgervaart tot woonbootlocatie staat dwars op deze eerdere uitgangspunten.

Los hiervan kan ook gesteld worden dat het aanwijzen tot woonbootlocatie zich op geen enkele wijze verhoudt tot de uitgangspunten van het bestemmingsplan Water. Hierin wordt steeds gewezen op het belang van zichtlijnen in de binnenstad. Bestaande afmeerplaatsen voor woonboten worden (mede) met het oog hierop opgeheven. Niet alleen plekken in de historische binnenstad (zoals bij de Noorderkerk, Amstelveld en Hermitage bijvoorbeeld) maar ook aan de voorzijde van ons pand ter hoogte van de Oosterkerk bijvoorbeeld.

De achterzijde van De Paerl, in vele reisgidsen beschreven als bijzonder en authentiek voorbeeld van het 'oude Amsterdam', is evenzeer onderdeel van het beschermde stadsgezicht en ook hier zou dus de beleidslijn van het vrijhouden van zichtlijnen uitgangspunt moeten blijven voor een vrij zicht op dit 17^e eeuwse erfgoed.

Het plaatsen van woonboten in het aan het pand grenzende deel van de Kattenburgervaart, zal het vrije zicht op De Paerl onherroepelijk wegnemen en meer in het algemeen de beleving van dit laatste authentieke stukje Oostelijke Binnenstad onomkeerbaar verstoren.

Plaatsing van woonboten kan bovendien niet anders dan worden uitgelegd als willekeur ten faveure van de 17^e historische binnenstad (lees grachtengordel) en waan van de dag (dus willekeur) bij het maken van de voorstellen voor de gewenste Eilandenboulevard met zicht op de Oosterkerk aan de voorzijde van De Paerl waarbij het behoud of herstel van zichtlijnen en respect voor het beschermde stadsgezicht steeds leidend zijn.

Ik durf erop te vertrouwen dat u het ontwerp bestemmingsplan Water zult willen aanpassen en dat u de Kattenburgervaart zult schrappen als woonbootlocatie. Ik voel mij in mijn bezwaar gesterkt door de uitgangspunten die ook anderen hebben genoemd, bijvoorbeeld de zienswijze die u is toegestuurd door de Vereniging van Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad.

Met hartelijke groet,

Harry Boskase

Dr. Victor Kal
 Alexanderkade 3-huis
 1018 CH Amsterdam
 e-mail: v.kal@uva.nl

Amsterdam, 28 juni 2011

Aan:
 Stadsdeel Centrum
 t.a.v. N. Karsijns

Inspiraakreactie Bestemmingsplan Water

Zeer Geachte Heer Karsijns

Naar het schijnt is het het voornemen van het Stadsdeel Centrum om ook aan het korte, doodlopende stukje Alexanderkade waar ik woon (nrs. 1-6) twee ligplaatsen voor woonboten te reserveren. Ik meen dat dit plan verworpen moet worden, en wel om de volgende redenen:

1. Woonboten op deze plek in de Singelgracht leveren direct gevaar op voor het verkeer op het water. De plek is vlakbij de brug, en bovendien in de bocht die de Singelgracht hier maakt.
 - (a) De boten die onder de brug doorgaan maken een ruime boog over de gracht, zodat ze al een eindje vóór de brug recht op de brug af koersen (dit neem ik dagelijks vanuit mijn huis waar). Zouden ze dat niet doen, dan kunnen ze niet zien of er iets van de andere kant komt. Het verkeer gaat immers in twee richtingen. Daaronder zijn ook grote boten, zoals de lijndienst Hop-on-hop-off. Met name in het weekend is het druk.
 - (b) Richting Amstel is er ook een moeilijkheid. Vaar je richting Amstel op de brug af, dan lijkt je via de rechterdoorgang recht op een woonboot af te varen (als die daar zou liggen, aan de andere kant van de brug). Dit komt doordat de brug in een bocht ligt. Je hebt dus de neiging de linkerdoorgang te nemen, wat gevaarlijk is, want daar gaan ook bootjes naar binnen die jou moeilijk kunnen zien aankomen. Dat wordt dringen, zo niet erger.

Kortom, het plan creëert een gevaarlijke situatie in een drukke vaarroute. Dit is flagrant in strijd met het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water. In de Toelichting wordt het oplossen van 'nautische knelpunten' nota bene als beleidsdoelstelling nr. 2 genoemd (zie blz. 73; vgl. blz. 6).

2. Het leggen van woonboten in de Singelgracht ten Oosten van de Amstel is nog op een ander punt flagrant in strijd met het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water. Het gebied wordt in de Toelichting 'gevoelig gebied' genoemd. Daarvan wordt gezegd: "In deze waterwegen mag het bestaande doorstroomprofiel op geen enkele wijze verder worden aangetast. Het betekent dat er geen vergunningen worden gegeven voor nieuwe werken, woonboten of bedrijfsvaartuigen [...]" (blz. 70; onderstreping v.k.). En verderop: "[...] dan kan dat aantal ook nooit meer verhoogd worden". Dit keert nog eens terug als beleidsdoelstelling nr. 1 (zie blz. 73). Tegen slimigheidjes om hieronder uit te komen

zullen wij ons verzetten. Er staat hierover nog meer in de Toelichting, maar dit is denk ik afdoende. Mij lijkt dat het Stadsdeel Centrum zich hieraan moet houden, – wat zijn beleidsdoelstellingen anders nog waard?

3. De Alexanderkade en de brug naar het Alexanderplein zijn allebei beschermd stadgezicht en gemeentelijk monument. Het is een prachtige, heel open plek. Woonboten zouden dit helemaal bederven. Woonboten passen hier nog veel minder dan bijvoorbeeld langs het Amstelveld. Daar hebben ze nog iets pittoresks, bij ons niet. Het Alexanderplein wordt omringt door monumentale gebouwen. Voor die gebouwen woonboten toestaan, in het zicht van iedereen die hier de stad binnenkomt, lijkt 'verkrotting' tot beleidsdoelstelling te maken. Ik meen dat zulke gezichtsvervuiling door ons niet aanvaard hoeft te worden.

Ik hoop dat U mijn argumenten ernstig zult nemen.

Met vriendelijke groeten, Victor Kal

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: I. A. GRAVESTIJN

Adres: J. WITHEIJNSTR 23 1018 WH A' DAM

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Herman

Adres:

2e Wittenburger buurtpand

R.N. Siewertsz van Reesema
N. Willebrands
Woonschip "Walewein"
Prinsengracht 312 - K
1016 HX Amsterdam
tel: 020-6270581
e-mail: walewein@xs4all.nl

Aan: Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns
Antwoordnummer 10066
1000 PA Amsterdam

Betreft: Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Statistical Control
A# in: 30-06-11
Flow nr.: 11-
Beh. amsfold:
Proj BW
Kopie snc:
-1731-212 11-4266D Ja

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water willen wij graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

- Een algemene reactie op het concept-ontwerpbestemmingsplan water.
- Een specifieke reactie op het plan voor het rak Prinsengracht, tussen Elandsgracht en Looiersgracht (tussen brug 65 en 66).

- **Algemene reactie:**

Het is ons niet duidelijk waarom er zoveel geld en moeite wordt besteed aan het ontwikkelen van plannen voor het verplaatsen van een beperkt aantal woonboten en het aanleggen van op- en afstapvoorzieningen die alleen bedoeld zijn voor het commerciële passagiers- en goederenvervoer.

Op de inspraak/informatieavond werd heel duidelijk dat (vrijwel) niemand van de aanwezige wal- en woonbootbewoners de wenselijkheid of de noodzaak daarvan inzag.

Steigerplan:

Het steigerplan bevat veel onduidelijkheden en tegenstrijdigheden.

Het steigerplan is gebaseerd op de wens tot uitbreiding van personen- en goederenvervoer over het water. Uitbreiding betekent meer vaarbewegingen, hetgeen bijna vanzelfsprekend meer overlast zal geven. Hoeveel extra overlast kunnen en willen de grachten en hun bewoners nog verdragen?

Reeds bestaande overlast wordt gebagatelliseerd, er lopen nog allerlei overlegstructuren met burgers over bestaande overlast (Koninginnedag, "zwerflawaai"), waarbij in de afgelopen 10 jaar eigenlijk nagenoeg niets aan de bestaande overlast is gedaan.

Waarom zou die uitbreiding wenselijk zijn?

Regulier personenvervoer over water als vervanging van het bestaande vervoer over land is geen goed alternatief. Het is veel te traag in verhouding tot een normale busdienst, zeker als er vaak gehalterd wordt (iedere manoeuvre om aan te meren en weer weg te varen kost zo'n 7 minuten), het is weinig flexibel en goedkoper zal het ook niet zijn. De Opstapper is al wegbezuinigd omdat het niet rendabel was, waarom dan een slechter alternatief opstarten? Verder is het uit milieu oogpunt ook geen verbetering: een boot die vaak aanlegt en weer wegvaart geeft lokaal veel meer vervuiling, stank, geluidsoverlast en tevens ook nog golfslag.

Voor goederenvervoer zijn de grachten veel te beperkt. Het betekent 2x extra overladen om de goederen van deur tot deur af te kunnen leveren. Voor het overladen van de boot naar de wal is ruimte op de kade nodig, ruimte die op de grachten toch al beperkt is. Daarna moeten de goederen nog naar het afleveradres gebracht. Het heeft geen zin om dan alsnog een heel stuk over de weg te rijden, dus alleen bedrijven direct in de buurt van de halteplaatsen zullen eventueel gebruik kunnen maken van dit goederenvervoer over het water. Kortom: een druppel op een gloeiende plaat als je hiermee het wegverkeer wil verminderen.

Ook het bestemmingsplan Water erkent dat het effect marginaal zou zijn: aan één kant wordt er gezegd dat meer vervoer over het water een ontlasting van het wegverkeer zou geven, wat milieuwinst en minder overlast op de wal zou geven, aan de andere kant wordt toegegeven dat het vervoer over het water maar een heel klein percentage van het totale vervoer is, wat betekent dat het op de weg nauwelijks enig verschil zal uitmaken.

Blijft over: toeristisch passagiersvervoer te water. De klassieke rondvaartboten (van A naar A) zullen niet of nauwelijks gebruik maken van de op- en afstapvoorzieningen. Is het echt wenselijk om zo'n uitgebreid steigerplan op te stellen en daar grote investeringen voor te doen, woonschepen te verplaatsen, bewoners extra overlast te bezorgen voor een type vervoer te water waar niemand op zit te wachten??

In de Visie op het water uit 2006 wordt nog gesproken over de wenselijkheid van het openbaar zijn van steigers en op- en afstapvoorzieningen.

In de latere rapporten (effecten en acceptatie van het steigerplan, concept-ontwerpbestemmingsplan water) valt te lezen dat de reders van de commerciële passagiersvaart en goederenvervoer te water het alleenrecht voor het gebruik van de op- en afstapvoorzieningen zullen krijgen. Reders geven aan nu niet te weten hoeveel gebruik ze gaan maken van de op- en afstapvoorzieningen, terwijl die voorzieningen speciaal voor hun worden aangelegd. Voorzieningen die, zoals het nu uit de stukken lijkt, gefinancierd zullen worden met gemeenschapsgeld, geld van een gemeente met grote tekorten op de begroting.

Op de onderzoeken die gedaan zijn om eventuele overlast in kaart te brengen valt van alles aan te merken.

Het Luchtkwaliteitonderzoek oogt indrukwekkend met alle cijfermateriaal, maar is alleen een rekenmodel van de huidige situatie. Er wordt geen rekening gehouden met eventuele groei (wat toch één van de doelstellingen is van het bestemmingsplan Water) en het bevat geen daadwerkelijke metingen op locatie. Zeker tijdens het manoeuvreren bij aan- en afmeren vindt akelig veel uitstoot van zwarte roetwolken plaats, met veel fijnstof, dat zou ter plaatse eens gemeten moeten worden. De belofte dat er in de toekomst met schonere en stillere motoren

gevaaren zal worden werd 10 jaar geleden ook al gedaan, daar is tot nu toe nog niet veel van terecht gekomen.

Het is een illusie dat vervoer over water in de stad zuinig, economisch en milieuvriendelijk is. Door de relatief grote massa kost het veel energie om een schip uit stilstand weg te laten varen en ook het afremmen kost (in tegenstelling tot auto's) veel extra energie. Manoeuvreren bij een open afstaplocatie kost daardoor veel extra brandstof. Alleen bij bulktransport over grote afstanden met constante vaarsnelheid is vervoer over water uit milieuoogpunt de juiste weg.

De conclusies van het Definitief Rapport drukte Prinsengracht zijn ronduit misleidend. Er wordt geconstateerd dat het zeker niet drukker, maar eerder iets rustiger is geworden in 2009/2010 t.o.v. 2003/2004. Als je echter de weersomstandigheden tijdens de metingen van die verschillende jaren vergelijkt valt meteen op dat het op de gemeten dagen in 2003/2004 vaak mooi en warm weer was, terwijl het in 2009/2010 vaak opvallend slecht, koud en nat weer was. En het is algemeen bekend dat met name de pleziervaart er massaal op uittrekt als het mooi weer is. Het is eerder opvallend te noemen dat er in de zomer van 2010, ondanks het veel slechtere weer (gem. 10-15 graden kouder dan 2003/2004 en veel regen) ongeveer evenveel boten op het water waren als in de zomer van 2003/2004. Duidelijk een aanwijzing dat het veel drukker is geworden op het water, hetgeen vrijwel iedereen die aan of op de grachten woont ook zal beamen.

Op pagina 75 van het concept-ontwerpbestemmingsplan Water wordt vermeld dat er onderzoek is gedaan naar een mogelijke toename van geluid als gevolg van de aanleg van de op- en afstapvoorzieningen. Eventuele resultaten van dit onderzoek worden echter niet vermeld.

Effecten van hinderlijke golfslag is helemaal niet onderzocht.

Kortom: de genoemde onderzoeken geven geen goed beeld van de bestaande overlast. Het is dan ook buitengewoon riskant om op basis van deze onderzoeken te besluiten dat er nog wel wat bij kan.

Verplaatsen woonboten:

Er liggen op dit moment slechts 762 woonboten binnen het bestemmingsplangebied, er zullen geen nieuwe boten bijkomen en de huidige boten liggen al vele jaren op de plek waar ze nu liggen.

Voor het realiseren van op- en afstapvoorzieningen en "*om de relatie tussen wal en land te verbeteren*" bij het Amstelveld en de Noordermarkt zullen 4 woonboten verplaatst moeten worden.

Hiermee wordt een grondrecht, nl het wonen, ondergeschikt gemaakt aan een commercieel belang van de beroepsvaart en aan een vaag begrip als "*het verbeteren van de relatie tussen wal en land*".

Als je woonboten gaat verplaatsen ontken je dat hun bewoners vaak gekozen hebben voor een bepaalde plek om te wonen en dat ze sociaal verankerd zijn in hun buurt.

Ook walbewoners zijn (inmiddels) gewend en vaak ook bevriend geraakt met hun bootburen. De meeste walbewoners vinden het prima dat die boten daar blijven liggen, dat bleek ook tijdens de inspraakavond.

Krijgen walbewoners echter ineens een boot voor hun deur die daar eerst niet lag, dan krijg je bijna zonder uitzondering protest daartegen. Zogenaamde verbetering van relatie tussen wal en land gaat ten koste van de relatie tussen wal- en bootbewoners. Zo maak je iedereen ongelukkig, de bootbewoners en de walbewoners.

Er wordt gezegd dat eventuele verplaatsingen van woonboten, behoudens de 5 specifieke gevallen, alleen zullen plaatsvinden op vrijwillige basis. Hoe vrijwillig is dat, hoeveel druk en dwang kan de gemeente uitoefenen op bootbewoners die niet geneigd zijn mee te werken?

- **Reactie op plan rak Prinsengracht, tussen Elandsgracht en Looiersgracht (tussen brug 65 en 66):**

Weergave plankaart niet juist:

Op de plankaart staat woonschip 465 K verkeerd ingetekend. Deze ligt een stuk verder van de brug, met de neus ongeveer op dezelfde hoogte als het museumschip (aan de overzijde van de gracht), zo'n 10 meter van de brug, ter hoogte van huisnr. 461. Het schip is vrijwel even lang als het museumschip, dus de achterzijde van het schip ligt ter hoogte van huisnr. 469.

Plan voor twee extra ligplaatsen voor woonboten aan de oneven zijde van de Prinsengracht (alternatieve ligplaatsen):

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het bestemmingsplan Water is:

"De beleving van het water te bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken. Bij aanwijzen van ligplaatsen is het streven de cultuurhistorische, beeldbepalende kenmerken van de stad te versterken; dat de ligplaatsen in de ruimtelijke structuur van het water en de omgeving passen en de beleving van het water waar mogelijk bevorderen".

Indien u extra woonboten tussen de reeds aanwezige woonboten wil "proppen" gaat u volledig in tegen bovenstaande doelstelling van het bestemmingsplan Water en creëert u een totaal ongewenste situatie door het nu nog bestaande zicht op het water volledig weg te nemen. Iets wat u elders op de Prinsengracht en op de Brouwersgracht als een ongewenste situatie beschouwt en zou willen oplossen d.m.v. verplaatsingen, creëert u dan opnieuw.

Op dit moment is er een evenwichtige situatie binnen dit rak, met afwisselend schepen en arken en daartussen voldoende ruimte voor zicht op het water. Een voorbeeld zoals het zou moeten zijn. Onbegrijpelijk dat u dat zou willen verpesten en volledig in tegenspraak met de doelstellingen.

Overigens is er, gezien de onjuiste weergave van de bestaande situatie op de plankaart, voor twee extra woonboten helemaal geen plaats.

Verder is het uit oogpunt van veiligheid niet gewenst om veel boten dicht op elkaar te leggen. De genoemde 2 meter afstand tussen woonboten is een minimum afstand, uit oogpunt van brandveiligheid is een grotere afstand wenselijker.

Tevens is het met de huidige drukte op het water van belang dat er voldoende uitwijk mogelijkheden zijn voor passerende vaartuigen. Op dit moment kunnen rondvaartboten elkaar

passeren op de plaatsen tussen de woonboten, waar iets meer ruimte is. Indien alles wordt volgelegd zullen er vaker aanvaringen plaatsvinden of gevaarlijke situaties ontstaan.

Concluderend:

- Gezien bovenstaande vinden wij het ongewenst dat de in het concept-ontwerpbestemmingsplan Water genoemde op- en afstapvoorzieningen gerealiseerd worden en dat daarvoor woonboten verplaatst zouden moeten worden.
- Het bestemmen van twee alternatieve ligplaatsen in de Prinsengracht, tussen Elandsgracht en Looiersgracht, is in tegenspraak met de doelstelling van het bestemmingsplan en daarom ongewenst. Tevens is de weergave op de plankaart ter plaatse onjuist. Er is geen plaats voor twee alternatieve ligplaatsen.

Amsterdam, 28 juni 2011

Nora Willebrands

Reedert Siewerts van Reesema

Geacht College van B&W,

Namens het bestuur van de Museumhaven Amsterdam treft u hierbij onze reactie op het ontwerp bestemmingsplan Water van Stadsdeel Centrum. Wij zien het opstellen van het bestemmingsplan Water als een positieve ontwikkeling. Wij hopen dat deze tendens wordt voortgezet in de gebieden die vallen onder het grootstedelijk gebied (project zuidelijke IJ-oever), waaronder het gehele Oosterdok.

We hebben geconstateerd dat er een discrepantie is tussen de plankaarten 3, 4 en 7 (het gehele gebied Oosterdok niet gearceerd) en afbeelding 1 in de Toelichting van het bestemmingsplan (oostelijk deel Oosterdok donkergekleurd, terwijl in de tekst (paragraaf 1.1) staat dat het gebied dat onder de grootstedelijke bevoegdheid valt, is uitgezonderd).

Verder worden in de Regels van het bestemmingsplan de volgende definities gehanteerd voor het categoriseren van de diverse scheepstypen:

- Bedrijfsvaartuig (paragraaf 1.11)
 - niet varend bedrijfsvaartuig: vaartuig daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zee- of binnenschip, hoofdzakelijk gebruikt als en bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten;
 - varend bedrijfsvaartuig: vaartuig hoofdzakelijk in gebruik ten behoeve van het vervoer van personen en/of goederen of het (op)slepen
- Pleziervaartuig (paragraaf 1.44)
 - een boot, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie
- Woonboot (paragraaf 1.59): een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, hoofdzakelijk gebruikt als of bestemd tot woonverblijf voor één huishouden. Hieronder wordt mede begrepen een:
 - Schip: boot met een scheepsrump, gekenmerkt door hoogteverschillen van de opbouw over de gehele lengte van het schip.
 - Vaartuig: een boot met een scheepsrump met daarop een opbouw.
 - Ark: Een boot met een min of meer rechthoekige opbouw zonder noemenswaardige variatie in hoogte, gebouwd op een speciaal voor die boot gebouwd casco.
 - Historische boot: een boot, die van algemeen belang is wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde, die door het dagelijks bestuur als zodanig is aangewezen.

Als Museumhaven Amsterdam zijn wij van mening dat geen van deze definities passend is voor de schepen die momenteel aan de oostzijde van het Oosterdok liggen afgemeerd, evenals voor enkele schepen die nu in het bestemmingsplan Water als 'woonschip' zijn aangeduid. Dit om de volgende redenen:

- Schepen worden niet als bedrijfsvaartuigen gebruikt maar zijn particulier eigendom
- Schepen zijn geen pleziervaartuigen want object word ook gebruikt voor bewoning.
- Schepen zijn geen woonboten want zij worden ook gebruikt voor niet bedrijfsmatige varende recreatie.

Daarom zijn wij als Museumhaven Amsterdam van mening dat er een vierde categorie dient te worden toegevoegd. De schepen die we hiermee bedoelen zijn allen varende monumenten (voormalige bedrijfsvaartuigen), eigendom van particulieren maar verenigt in de Vereniging Museumhaven Amsterdam.

De schepen aan de oostzijde van het Oosterdok zijn merendeels bewoond (iedere steiger heeft zijn eigen huisnummer).

Graag zouden we met u van gedachten willen wisselen over een juiste definitie.

Met vriendelijke groet,

Vereniging Museumhaven Amsterdam

Stichting Museumhaven Amsterdam

171

Onderwerp: steiger

Hallo,

Bij dezen wil ik een bezwaar indienen tegen de geplande steiger in de Prinsengracht ten hoogte van de Noordermarkt.

Esther Dijst

Noordermarkt 11

Geachte heer Karsijns,

Hartelijk dank voor uw medewerking dat we op deze wijze ook onze reactie kunnen geven.

Namens Rederij 't Smidtje B.V. wil ik uw aandacht vestigen op de locatie aan de Amstel, tegenover nummer 128. Volgens de tekening staat daar een ligplaats voor een varende vaartuig ingetekend, voor maximaal 2 schepen.

Zoals net met u besproken en bepaald zijn we er samen achtergekomen dat deze zijn ingetekend met een totale afmeting van 20 * 9 meter.

In de bijlage treft u de tekeningen aan, behorend bij het besluit van het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Centrum (2009/2472) d.d. 09 november 2009

Hierop staat een totale afmeting van 20 * 10 meter ingetekend, voor twee schepen, inclusief de ruimte voor de loopplank.

Wij verzoeken u vriendelijk de huidige tekeningen hierop aan te passen.

Mocht u hierover nog vragen hebben, dan kunt u natuurlijk altijd contact met ons opnemen.

Graag ontvangen wij van u een bevestiging van de ontvangst van deze e-mail.

Met vriendelijke groet,

Eddo M. Knorringa
Bedrijfsleider



Rederij 't Smidtje

Stadsdeel Centrum
INGEKOMEN
30 JUNI 2011

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

✓ 1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

✓ 2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

✓ 3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

✓ 4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

✓ 5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

✓ 6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Albert de Kleijer Adres: Wittenburgerkade 31, 1012LK

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H. Acep Adres: Wittenburgerkade 44, 1017 Lk

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

P-VREES

Adres:

BURGGRAAF STRAAT 54

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: *Mijn Doodeman* Adres: *2^e Wittenburgerdwsk 168*

Amsterdam, 28 juni 2011

Betr.: Inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

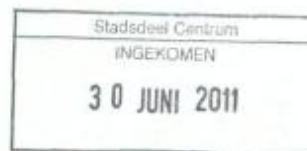
Bijgaand treft u nog 5 inspraakreacties op het concept ontwerp bestemmingsplan Water. Het betreft het plan om woonboten te verplaatsen naar de Alexanderkade.

Hoogachtend,

Namens de bewoners van de Alexanderkade en omgeving



Agnes Wagenaar



Beste buurtbewoners,

Amsterdam, 6 juni 2011

Hebben jullie al gehoord dat de gemeente van plan is om de Alexanderkade aan te bieden als ligplaats voor woonboten? Het gaat om het stuk Alexanderkade 1 t/m 18 en ook om het uitzicht voor de bewoners van de Alexanderstraat en het Alexanderplein.

De woonboten waar het om gaat liggen nu o.a. aan het Amstelveld, en zijn groot en hoog.

Uiteraard hebben deze woonbooteigenaren recht op een andere mooie ligplaats. Als bewoners van de Alexanderkade en directe omgeving vinden wij echter dat de gemeente hen niet de Alexanderkade moet aanbieden, maar een andere plaats.

Dit zijn in het kort **onze bezwaren tegen woonboten aan de Alexanderkade**:

1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Als wij als bewoners iets willen veranderen aan de panden of buitenruimte krijgen we nauwelijks toestemming, vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. Woonboten aan de Alexanderkade zullen het beschermd stadsgezicht aantasten.

2: Privatisering openbare ruimte:

Openbare ruimte (delen van water en kade) wordt met de plaatsing van woonboten privé domein, terwijl deze stukken stad van ons allemaal zijn.

3: Uitzicht en privacy:

Het vrije zicht over het water en het gevoel van privacy van de bewoners verdwijnt door deze 'muur' van woonboten (mogelijk 2 verdiepingen hoog!). Woonbootbewoners nemen vaak een deel van de walkant in gebruik (voortuin, berging, schuur) met mogelijk hekken of schuttingen eromheen. Ook zijn woonboten op betonnen bakken lang niet altijd even fraai.

4: Waardevermindering van onze panden:

Wij zijn hier komen wonen o.a. vanwege het fraaie zicht op het water en de rust die dit geeft. Het plaatsen van woonboten beperkt niet alleen ons woongenot, maar vermindert ook de waarde van onze panden.

5: Toename parkeerdruk:

Niet alleen komen er auto's en fietsen van de woonbootbewoners bij, waarschijnlijk moet ook een deel van onze parkeerplekken verdwijnen voor de steigers en toegangsplanken van de boten.

6: Toename geluidshinder:

We hebben nu al veel geluidshinder van het verkeer over de Mauritskade. Dit neemt alleen maar toe met extra woningen en dus meer "levendigheid" op het water, te meer doordat geluid op het water weerkaatst en blijft hangen tussen het Tropeninstituut en onze woonblokken.

7: Bootjes bewoners:

De kleine bootjes van buurtbewoners die er nu liggen zullen weg moeten.

Kortom: het huidige woon- en leefklimaat van de buurt wordt aangetast, want het verliest zijn open karakter naar het water met deze plannen van de gemeente.

Als jullie het eens zijn met deze actie, zet dan graag je naam, adres en handtekening onder deze brief, en doe hem liefst vóór 11 juni in de bus bij Alexanderkade 12-IV. Alvast bedankt!

Woensdag 15 juni 2011 is er een inspraakbijeenkomst, vanaf 18.30 in de Beurs van Berlage, zijde Damrak nr. 243. Enkele buurtbewoners gaan inspreken om onze bezwaren duidelijk te maken. Hierbij zullen we alle handtekeningen meenemen. Kom je ook naar de Beurs van Berlage de 15^{de}? Hoe meer mensen er die avond zijn, hoe beter! Lydia, Fred, Iva, Ati, Agnes. Voor vragen etc., mail naar agneswagenaar@hotmail.com
Voor meer info, zie http://www.centrum.amsterdam.nl/wonen_en/op_het_water/bestemmingsplan-0/teksten/kennisgeving/

Naam

Titus de Greeff

Adres

11

Beste buurtbewoners,

Amsterdam, 6 juni 2011

Hebben jullie al gehoord dat de gemeente van plan is om de Alexanderkade aan te bieden als ligplaats voor woonboten? Het gaat om het stuk Alexanderkade 1 t/m 18 en ook om het uitzicht voor de bewoners van de Alexanderstraat en het Alexanderplein.

De woonboten waar het om gaat liggen nu o.a. aan het Amstelveld, en zijn groot en hoog.

Uiteraard hebben deze woonbooteigenaren recht op een andere mooie ligplaats. Als bewoners van de Alexanderkade en directe omgeving vinden wij echter dat de gemeente hen niet de Alexanderkade moet aanbieden, maar een andere plaats.

Dit zijn in het kort **onze bezwaren tegen woonboten aan de Alexanderkade**:

1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Als wij als bewoners iets willen veranderen aan de panden of buitenruimte krijgen we nauwelijks toestemming, vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. Woonboten aan de Alexanderkade zullen het beschermd stadsgezicht aantasten.

2: Privatisering openbare ruimte:

Openbare ruimte (delen van water en kade) wordt met de plaatsing van woonboten privé domein, terwijl deze stukken stad van ons allemaal zijn.

3: Uitzicht en privacy:

Het vrije zicht over het water en het gevoel van privacy van de bewoners verdwijnt door deze 'muur' van woonboten (mogelijk 2 verdiepingen hoog!). Woonbootbewoners nemen vaak een deel van de walkant in gebruik (voortuin, berging, schuur) met mogelijk hekken of schuttingen eromheen. Ook zijn woonboten op betonnen bakken lang niet altijd even fraai.

4: Waardevermindering van onze panden:

Wij zijn hier komen wonen o.a. vanwege het fraaie zicht op het water en de rust die dit geeft. Het plaatsen van woonboten beperkt niet alleen ons woongenot, maar vermindert ook de waarde van onze panden.

5: Toename parkeerdruk:

Niet alleen komen er auto's en fietsen van de woonbootbewoners bij, waarschijnlijk moet ook een deel van onze parkeerplekken verdwijnen voor de steigers en toegangsplanken van de boten.

6: Toename geluidshinder:

We hebben nu al veel geluidshinder van het verkeer over de Mauritskade. Dit neemt alleen maar toe met extra woningen en dus meer "levendigheid" op het water, te meer doordat geluid op het water weerkaatst en blijft hangen tussen het Tropeninstituut en onze woonblokken.

7: Bootjes bewoners:

De kleine bootjes van buurtbewoners die er nu liggen zullen weg moeten.

Kortom: het huidige woon- en leefklimaat van de buurt wordt aangetast, want het verliest zijn open karakter naar het water met deze plannen van de gemeente.

Als jullie het eens zijn met deze actie, zet dan graag je naam, adres en handtekening onder deze brief, en doe hem liefst vóór 11 juni in de bus bij Alexanderkade 12-IV. Alvast bedankt!

Woensdag 15 juni 2011 is er een inspraakbijeenkomst, vanaf 18.30 in de Beurs van Berlage, zijde Damrak nr. 243. Enkele buurtbewoners gaan inspreken om onze bezwaren duidelijk te maken. Hierbij zullen we alle handtekeningen meenemen. Kom je ook naar de Beurs van Berlage de 15^{de}? Hoe meer mensen er die avond zijn, hoe beter! Lydia, Fred, Iva, Ati, Agnes. Voor vragen etc., mail naar agneswagenaar@hotmail.com
Voor meer info, zie http://www.centrum.amsterdam.nl/wonen_en/op_het_water/bestemmingsplan-0/teksten/kennisgeving/

Naam

T. Brøndsted

Beste buurtbewoners,

Amsterdam, 5 juni 2011

Hebben jullie al gehoord dat de gemeente van plan is om de Alexanderkade aan te bieden als ligplaats voor woonboten? Het gaat om het stuk Alexanderkade 1 t/m 18 en ook om het uitzicht voor de bewoners van de Alexanderstraat en het Alexanderplein.
De woonboten waar het om gaat liggen nu o.a. aan het Amstelveld, en zijn groot en hoog.

Uiteraard hebben deze woonbooteigenaren recht op een andere mooie ligplaats. Als bewoners van de Alexanderkade en directe omgeving vinden wij echter dat de gemeente hen niet de Alexanderkade moet aanbieden, maar een andere plaats.

Dit zijn in het kort **onze bezwaren tegen woonboten aan de Alexanderkade**:

1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Als wij als bewoners iets willen veranderen aan de panden of buitenruimte krijgen we nauwelijks toestemming, vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. Woonboten aan de Alexanderkade zullen het beschermd stadsgezicht aantasten.

2: Privatisering openbare ruimte:

Openbare ruimte (delen van water en kade) wordt met de plaatsing van woonboten privédomein, terwijl deze stukken stad van ons allemaal zijn.

3: Uitzicht en privacy:

Het vrije zicht over het water en het gevoel van privacy van de bewoners verdwijnt door deze 'muur' van woonboten (mogelijk 2 verdiepingen hoog!). Woonbootbewoners nemen vaak een deel van de walkant in gebruik (voortuin, berging, schuur) met mogelijk hekken of schuttingen eromheen. Ook zijn woonboten op betonnen bakken lang niet altijd even fraai.

4: Waardevermindering van onze panden:

Wij zijn hier komen wonen o.a. vanwege het fraaie zicht op het water en de rust die dit geeft. Het plaatsen van woonboten beperkt niet alleen ons woongenot, maar vermindert ook de waarde van onze panden.

5: Toename parkeerdruk:

Niet alleen komen er auto's en fietsen van de woonbootbewoners bij, waarschijnlijk moet ook een deel van onze parkeerplekken verdwijnen voor de steigers en toegangsplanken van de boten.

6: Toename geluidshinder:

We hebben nu al veel geluidshinder van het verkeer over de Mauritskade. Dit neemt alleen maar toe met extra woningen en dus meer "levendigheid" op het water, te meer doordat geluid op het water weerkaatst en blijft hangen tussen het Tropeninstituut en onze woonblokken.

7: Bootjes bewoners:

De kleine bootjes van buurtbewoners die er nu liggen zullen weg moeten.

Kortom: het huidige woon- en leefklimaat van de buurt wordt aangetast, want het verliest zijn open karakter naar het water met deze plannen van de gemeente.

Als jullie het eens zijn met deze actie, zet dan graag je naam, adres en handtekening onder deze brief, en doe hem liefst vóór 11 juni in de bus bij Alexanderkade 12-IV. Alvast bedankt!

Woensdag 15 juni 2011 is er een inspraakbijeenkomst, vanaf 18.30 in de Beurs van Berlage, zijde Damrak nr. 243. Enkele buurtbewoners gaan inspreken om onze bezwaren duidelijk te maken. Hierbij zullen we alle handtekeningen meenemen. Kom je ook naar de Beurs van Berlage de 15^{de}? Hoe meer mensen er die avond zijn, hoe beter! Lydia, Fred, Iva, Ati, Agnes. Voor vragen etc., mail naar agneswagenaar@hotmail.com
Voor meer info, zie http://www.centrum.amsterdam.nl/wonen_en/op_het_water/bestemmingsplan-0/teksten/kennisgeving/

Naam *Julia Biesters*

Beste buurtbewoners,

Amsterdam, 6 juni 2011

Hebben jullie al gehoord dat de gemeente van plan is om de Alexanderkade aan te bieden als ligplaats voor woonboten? Het gaat om het stuk Alexanderkade 1 t/m 18 en ook om het uitzicht voor de bewoners van de Alexanderstraat en het Alexanderplein.
De woonboten waar het om gaat liggen nu o.a. aan het Amstelveld, en zijn groot en hoog.

Uiteraard hebben deze woonbooteigenaren recht op een andere mooie ligplaats. Als bewoners van de Alexanderkade en directe omgeving vinden wij echter dat de gemeente hen niet de Alexanderkade moet aanbieden, maar een andere plaats.

Dit zijn in het kort **onze bezwaren tegen woonboten aan de Alexanderkade**:

1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Als wij als bewoners iets willen veranderen aan de panden of buitenruimte krijgen we nauwelijks toestemming, vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. Woonboten aan de Alexanderkade zullen het beschermd stadsgezicht aantasten.

2: Privatisering openbare ruimte:

Openbare ruimte (delen van water en kade) wordt met de plaatsing van woonboten privédomein, terwijl deze stukken stad van ons allemaal zijn.

3: Uitzicht en privacy:

Het vrije zicht over het water en het gevoel van privacy van de bewoners verdwijnt door deze 'muur' van woonboten (mogelijk 2 verdiepingen hoog!). Woonbootbewoners nemen vaak een deel van de walkant in gebruik (voortuin, berging, schuur) met mogelijk hekken of schuttingen eromheen. Ook zijn woonboten op betonnen bakken lang niet altijd even fraai.

4: Waardevermindering van onze panden:

Wij zijn hier komen wonen o.a. vanwege het fraaie zicht op het water en de rust die dit geeft. Het plaatsen van woonboten beperkt niet alleen ons woongenot, maar vermindert ook de waarde van onze panden.

5: Toename parkeerdruk:

Niet alleen komen er auto's en fietsen van de woonbootbewoners bij, waarschijnlijk moet ook een deel van onze parkeerplekken verdwijnen voor de steigers en toegangsplanken van de boten.

6: Toename geluidshinder:

We hebben nu al veel geluidshinder van het verkeer over de Mauritskade. Dit neemt alleen maar toe met extra woningen en dus meer "levendigheid" op het water, te meer doordat geluid op het water weerkaatst en blijft hangen tussen het Tropeninstituut en onze woonblokken.

7: Bootjes bewoners:

De kleine bootjes van buurtbewoners die er nu liggen zullen weg moeten.

Kortom: het huidige woon- en leefklimaat van de buurt wordt aangetast, want het verliest zijn open karakter naar het water met deze plannen van de gemeente.

Als jullie het eens zijn met deze actie, zet dan graag je naam, adres en handtekening onder deze brief, en doe hem liefst vóór 11 juni in de bus bij Alexanderkade 12-IV. Alvast bedankt!

Woensdag 15 juni 2011 is er een inspraakbijeenkomst, vanaf 18.30 in de Beurs van Berlage, zijde Damrak nr. 243. Enkele buurtbewoners gaan inspreken om onze bezwaren duidelijk te maken. Hierbij zullen we alle handtekeningen meenemen. Kom je ook naar de Beurs van Berlage de 15^{de}? Hoe meer mensen er die avond zijn, hoe beter! Lydia, Fred, Iva, Ati, Agnes. Voor vragen etc., mail naar agneswagenaar@hotmail.com
Voor meer info, zie http://www.centrum.amsterdam.nl/wonen_en/op_het_water/bestemmingsplan-0/teksten/kennisgeving/

Naam

Arjan Benning

Beste buurtbewoners,

Amsterdam, 6 juni 2011

Hebben jullie al gehoord dat de gemeente van plan is om de Alexanderkade aan te bieden als ligplaats voor woonboten? Het gaat om het stuk Alexanderkade 1 t/m 18 en ook om het uitzicht voor de bewoners van de Alexanderstraat en het Alexanderplein.

De woonboten waar het om gaat liggen nu o.a. aan het Amstelveld, en zijn groot en hoog.

Uiteraard hebben deze woonbooteigenaren recht op een andere mooie ligplaats. Als bewoners van de Alexanderkade en directe omgeving vinden wij echter dat de gemeente hen niet de Alexanderkade moet aanbieden, maar een andere plaats.

Dit zijn in het kort **onze bezwaren tegen woonboten aan de Alexanderkade**:

1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Als wij als bewoners iets willen veranderen aan de panden of buitenruimte krijgen we nauwelijks toestemming, vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. Woonboten aan de Alexanderkade zullen het beschermd stadsgezicht aantasten.

2: Privatisering openbare ruimte:

Openbare ruimte (delen van water en kade) wordt met de plaatsing van woonboten privédomein, terwijl deze stukken stad van ons allemaal zijn.

3: Uitzicht en privacy:

Het vrije zicht over het water en het gevoel van privacy van de bewoners verdwijnt door deze 'muur' van woonboten (mogelijk 2 verdiepingen hoog!). Woonbootbewoners nemen vaak een deel van de walkant in gebruik (voortuin, berging, schuur) met mogelijk hekken of schuttingen eromheen. Ook zijn woonboten op betonnen bakken lang niet altijd even fraai.

4: Waardevermindering van onze panden:

Wij zijn hier komen wonen o.a. vanwege het fraaie zicht op het water en de rust die dit geeft. Het plaatsen van woonboten beperkt niet alleen ons woongenot, maar vermindert ook de waarde van onze panden.

5: Toename parkeerdruk:

Niet alleen komen er auto's en fietsen van de woonbootbewoners bij, waarschijnlijk moet ook een deel van onze parkeerplekken verdwijnen voor de steigers en toegangsplanken van de boten.

6: Toename geluidshinder:

We hebben nu al veel geluidshinder van het verkeer over de Mauritskade. Dit neemt alleen maar toe met extra woningen en dus meer "levendigheid" op het water, te meer doordat geluid op het water weerkaatst en blijft hangen tussen het Tropeninstituut en onze woonblokken.

7: Bootjes bewoners:

De kleine bootjes van buurtbewoners die er nu liggen zullen weg moeten.

Kortom: het huidige woon- en leefklimaat van de buurt wordt aangetast, want het verliest zijn open karakter naar het water met deze plannen van de gemeente.

Als jullie het eens zijn met deze actie, zet dan graag je naam, adres en handtekening onder deze brief, en doe hem liefst vóór 11 juni in de bus bij Alexanderkade 12-IV. Alvast bedankt!

Woensdag 15 juni 2011 is er een inspraakbijeenkomst, vanaf 18.30 in de Beurs van Berlage, zijde Damrak nr. 243. Enkele buurtbewoners gaan inspreken om onze bezwaren duidelijk te maken. Hierbij zullen we alle handtekeningen meenemen. Kom je ook naar de Beurs van Berlage de 15^{de}? Hoe meer mensen er die avond zijn, hoe beter! Lydia, Fred, Iva, Ati, Agnes. Voor vragen etc., mail naar agneswagenaar@hotmail.com
Voor meer info, zie http://www.centrum.amsterdam.nl/wonen_en/op_het_water/bestemmingsplan-0/teksten/kennisgeving/

Naam

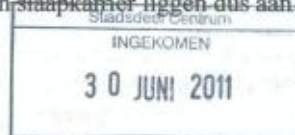
Judith Rosenberg

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- Mijn appartement heeft alleen aan de vaart ramen, mijn woonkamer en slaapkamer liggen dus aan de vaart. Nooit meer stilte.
- Woonboten komen tot 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Er is geen doorstroming, de vaart is niet aangesloten op Waternet, Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Bij ons in de grote dode hoek bij De Paerl ligt bijna altijd drijfvuil. Waternet is hiervan op de hoogte.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. In de winter komt de wind 4 van de 5 dagen uit het noorden/noordoosten. Ons appartement ligt op het noord/noordoosten. Met ramen alleen aan de kant van de vaart dringt de rook direct onze slaapkamer en woonkamer binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid. En de stank?

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.
- Wij mogen nog geen raam vervangen of ons pand veiliger maken door de brievenbussen in het raam te plaatsen of voor ons pand, maar wel mag een woonboot direct voor mijn raam worden geplaatst en het zicht op dit rijksmonument ontnemen.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van mijn vrouw en mij en onze medebewoners is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Wij zijn destijds bij het opstellen van de Visie niet gehoord.

Naam: H. Haalman-Kemper

Adres: Wittenburgwegpad 64

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns,
Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Stadsdeel Centrum
INGEKOMEN
30 JUNI 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H. Eijkman Adres: Wittenburgerkade 93

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.



2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: dr. Thomas Adelara Adres: Kattenburgsehof 92

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns Stadsdeel Centrum
Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

Stadsdeel Centrum
INGEKOMEN
30 JUNI 2011

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Maana van Hal

Adres: Jacob Burgraafsk. 26

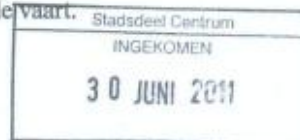
BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: GALETA EGON

Adres: Wittenburgerkade 37

Gemeente Amsterdam
 Stadsdeel Centrum, sector Midden
 T.a.v. de heer N. Karsijns
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 30 juni 2011

Onderwerp: inspraak op concept-ontwerpbestemmingsplan water

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik een aantal opmerkingen in verband met bovengenoemd concept en in het bijzonder de in het concept voorziene op- en afstapvoorzieningen. In wezen komen ze erop neer dat ik bezwaar maak tegen de voorstellen zoals neergelegd in het concept. Voorts maak ik opmerkingen bij c.q. bezwaar tegen het geven van een landschapsbestemming aan de hoek Prinsengracht-Westerstraat.

Mijn bezwaar tegen de aanleg van op- en afstapvoorzieningen heeft de volgende grondslagen:

- Inbreuk op mijn woongenot door de toestroom van toeristen en de toename van stank en lawaai door rondvaart- en andere commerciële boten als gevolg van de extra vaarbewegingen in mijn directe omgeving. *"De Noordermarkt is door de reders als drukste punt op het water van de Amsterdamse binnenstad bestempeld"*. Vooral voortgaande opmerkingen van Leisure & Arts Consulting (*"Effecten en acceptatie van het Steigerplan"*, blz 9, noot onderaan) zou de Stadsdeel Centrum toch moeten doen afzien van het plan een steiger op de Noordermarkt te realiseren!
- Het tegen de wil van direct belanghebbenden (de bewoners) voorstellen van dit plan ter verdere intensivering van het watergebruik. Bewoners aan en in de grachten zijn al jaren tegen de intensivering van het watergebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld het jaarlijks toenemende aantal klachten van overlast, zoals bekend bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (nu Waternet).
- Het ontbreken van een deugdelijke onderbouwing van de stelling dat intensivering van het watergebruik gewenst, dan wel noodzakelijk is.
- Het beleid is niet in lijn met de uitkomsten van de onderzoeken van de Gemeente.
- De grachten kunnen, vooral in de zomer, geen extra vaarbewegingen meer aan. Er wordt niet voor niets ieder jaar een stijging van klachten door de overlast geconstateerd.
- Afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter willen plaatsen is niet in lijn met het beleid van de Gemeente om zeer terughoudend op te treden tegen het plaatsen van nieuwe steigers (Nota 'Kade- en Oevergebruik' 1995).
- Het beleid is eenzijdig gericht op de belangen van de commerciële partijen.

- Handhaving schiet nu al ernstig te kort, wat eerst op orde gebracht zou moeten worden voordat gedacht wordt over beleid tot verdere intensivering.

- Onevenredige en onrechtvaardige inbreuk op mijn recht van eigendom als bedoeld in artikel 1 van het eerste protocol bij het Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden.

- Te verwachten waardedaling van mijn woning.

In het eerste punt op blz. 6 wordt gesteld dat een van de doelen van het plan is: "De beleving van het water te bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken." Hiermee wordt gesuggereerd dat er nu geen of onvoldoende beleving van het water zou zijn. Dat is een onbewezen stelling, ik kan met evenveel recht het omgekeerde beweren. Met andere woorden op zo'n onbewezen stelling kan je geen beleid baseren. Op welk onderzoek is uw stelling gebaseerd?

En al zou de stelling bewezen kunnen worden dan vraag ik de gemeente aan te tonen waarom de relatie tussen wal en water 'weer' zichtbaar gemaakt moet worden. Ik ga ervan uit dat de gemeente bedoeld dat die relatie verstoord wordt door de woonschepen maar in het grootste deel van het water waarop dit concept-ontwerpbestemmingsplan betrekking heeft, liggen geen woonschepen dus het doel is allang bereikt. Woonschepen verplaatsen is dus niet evenredig met het gestelde doel.

In het tweede punt op blz. 6 wordt gesteld dat er kleine, openbare afmeer-voorzieningen komen voor passagiers- en goederenvervoer. Hierin is niet aangegeven op welke objectieve grond is bepaald wat een klein dan wel groot bouwwerk is.

Nu het gaat om bouwwerken van 20-40 meter per rak (gemiddelde lengte van een rak is 150-200 meter), kun je niet spreken van een klein bouwwerk. Zeker niet als je constateert dat een dergelijk bouwwerk groter is dan de meeste woonboten.

Verder is onduidelijk wat bedoeld wordt met "openbaar". Op blz. 6 wordt gesproken van "passagiers- en goederenvervoer", op blz. 39 wordt gezegd dat de "op- en afstapvoorzieningen zijn uitsluitend voor het aan- en afmeren van rondvaartboten bedoeld ten behoeve van het op- en afstappen van passagiers en het laden en lossen van goederen." Graag een verduidelijking om welke categorie van boten het bij de op- en afstapvoorziening zal gaan.

Op blz. 7 wordt in het derde punt verder gesteld dat het plan beoogt belangrijke zichtlijnen te verbeteren. Kunt u aangeven waarom een bepaalde zichtlijn belangrijk is? Voorts wordt de onbewezen stelling betrokken dat je door een schip ziet dat je met water te maken hebt maar door een ark niet of minder. Wie weet nu niet dat dat een boot is in het water? Dat is een achterhaald standpunt met al die arken die gebouwd worden en in de grachten liggen.

In de alinea daarna (blz. 7 onderaan) staat dat verplaatsing gebeurt op basis van vrijwilligheid maar dat uiteindelijk toch dwang kan worden toegepast als vrijwillige medewerking wordt geweigerd. Dat is dus niet vrijwillig want in dat geval is er naar het oordeel van de betrokken woonbootbewoner blijkbaar geen voldoende gelijkwaardig alternatieve ligplaats. Daarbij is tevens onduidelijk wat als "voldoende gelijkwaardig alternatief" kan worden beschouwd. De alternatieve lokaties worden gezocht op het Singel, in de Gelderse kade en op de Oostelijke eilanden. Vallen de alternatieve lokaties onder het beschermd stadsgezicht? De Noordermarkt is een A-lokatie in makelaarsaal, het

Singel, de Geldersekaade en de Oostelijke Eilanden zijn dat uiteraard niet. Hoe kan er ooit sprake zijn van een gelijkwaardig alternatief. Gaarne uw antwoord c.q. toelichting hierop.

In 4.1.2, eerste alinea wordt gesteld dat in dit bestemmingsplan met name het statische gebruik wordt vastgelegd. Dat klinkt of dat ook anders had kunnen zijn maar dat is niet zo want uit blz. 11 blijkt dat "beleid en regelgeving voor het dynamisch gebruik van het water een bevoegdheid is van de centrale stad als vaarwegbeheerder. Waternet (namens de centrale stad) geeft de exploitatievergunningen voor het commercieel passagiersvervoer af en houdt toezicht op het gebruik van de vaarwegen. Er is wel een nauwe relatie met het stadsdeel, omdat het stadsdeel bevoegd is om afmeerlocaties aan te wijzen." Gaarne uw toelichting hoe statisch en dynamisch gebruik worden 'gezwalust' oftewel met elkaar in verband zullen worden gebracht met name met inachtneming van de volgende onderzoeken:

- de Nota 'Kade- en Oevergebruik' uit 1995 waarin het openbare ruimtebeleid er juist op gericht is om uitbreiding van steigers te beperken en er volgens de Nota zeer terughoudend dient te worden omgegaan met nieuwe afmeervoorzieningen. De doelstelling van de Gemeente om vervolgens nieuwe op- en afstap voorzieningen te plaatsen in de grachten is in strijd met de vaststelling van bovenstaande nota om juist uitbreiding van steigers te beperken.

- De onderzoeksresultaten van O+S over 'Drukke op het water' en in het bijzonder:

1. Het onderzoek van de Gemeente Amsterdam Dienst Onderzoek en Statistiek 2004 waaruit ik het volgende citeer:

"Wel weten we uit het onderzoek dat in 2003 (!) onder Amsterdammers werd uitgevoerd dat zes van de tien ondervraagde Amsterdammers van mening zijn dat het zeer druk is op de grachten. In een smalle gracht met veel afgemeerde boten en veel dynamisch gebruik wordt het aantal vaarbewegingen sneller als druk ervaren. Een van de grachten waar de ervaren drukte, de gemeten drukte en het aantal overlastmeldingen groot is, is bijvoorbeeld de Prinsengracht."

Dit onderzoek is 8 jaar oud en in de afgelopen jaren is de drukte alleen maar toegenomen. Om nu te kiezen voor een verdere intensivering is dan ook volstrekt onbegrijpelijk en zal grote afbreuk doen aan het woongenot van de bewoners. Overduidelijk wordt in het concept alleen rekening gehouden met de commerciële partijen en de toeristen.

2. Dienst Binnenwaterbeheer Cijfers Rapportage overlastmeldingen 2007 en in het bijzonder het citaat:

"De pleziervaart is in de zomer een van de belangrijkste veroorzakers van overlast van Amsterdamse vaarwegen. Een ander deel van de overlast ontstaat door de rondvaart. Deze overlast bestaat vooral uit lawaai en stank."

3. Cijfers Amsterdam Toerisme & Congres Bureau

2005: 'Amsterdammers vinden het steeds drukker op de grachten'. Destijds 110 rondvaartboten varen 660 keer door de Prinsengracht met minimaal evenveel

pleziervaart (momenteel drie keer zo veel pleziervaart) levert meer dan 1300 boten per dag door de Prinsengracht op. Dit betekent 1,8 boot/minuut van 09:00-21:00. In 2010 staat de teller in de zomer op gemiddeld 5 boten per minuut. Vele malen drukker in de gracht dan op de gracht.

Dergelijke onderzoeken en opvattingen behoren het startpunt te zijn van het bepalen van de inhoud van dit concept-ontwerpbestemmingsplan. Statisch en dynamisch gebruik vormen een geheel, hier wordt dat uit elkaar getrokken waardoor belangen onvoldoende tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Dit is in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: AWB) waarbij een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis dient te vergaren over de relevante feiten en de af te wegen belangen en de wet ruimtelijk ordening (hierna: Wet RO). Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan derhalve te onderzoeken welke waarden bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. Graag hoor ik van de Stadsdeel hoe men dit gaat oplossen.

Hieronder volgen bladzijdegewijs nog een aantal opmerkingen:

- Blz. 34: "vooral het statische gebruik is van invloed op de beleving van het water." Met statisch wordt bedoeld woonboten en bedrijfsvaartuigen met een vaste ligplaats. Dit is een veronderstelling die niet onderbouwd wordt. Waar is het onderzoek waarmee dat wordt aangetoond? Ik kan met evenveel recht het omgekeerde beweren.
- Hetzelfde geldt voor de stelling dat: "Aanwezigheid en concentratie van woonboten bepalen de beleving van het water in grote mate." Wiens beleving, is daar onderzoek naar gedaan en zo nee, graag alsnog. Met evenveel gemak kan ik het omgekeerde beweren namelijk dat er helemaal geen relatie is. Of, wat voor mij geldt, met name het dynamische gebruik (rondvaartboten e.d.) is van invloed op mijn beleving van het water.
- Blz. 35: "Het water wordt meestal beleefd vanuit het perspectief van een wandelaar, fietser of automobilist." Lijkt mij grotendeels onjuist. Fietser en met name de automobilist moeten het zicht hebben op de weg en juist niet op het water anders gebeuren er ongelukken. De groep die eventueel belang zou hebben bij zicht op het water wordt hiermee aanzienlijk kleiner. Wat ten dele overblijft is de wandelaar en die kijkt ook zonder woonboten, schepen of vaartuigen niet op het water maar tegen de auto's die in de altijd volgeparkeerde parkeervakken staan. Verder lijkt me deze veronderstelling die wederom op geen bewijs is gebaseerd ook in zoverre onjuist dat het water meestal wordt beleefd op het water zelf in de talloze boten die in de grachten varen. Gaarne vermelding van het onderzoek waarop deze stelling naar de 'beleving van het water door wandelaars, fietsers en automobilisten' is gebaseerd. Onvoldoende aandacht geschonken aan de huidige beleving vanuit het perspectief van de persoon die nu over het water gaat. Uit eigen ervaring kan ik zeggen dat de toeristen in de rondvaartboten alsook de pleziervaart met name de grachten waar men bij woonboten naar binnen kan kijken als interessant worden gezien.
- Op dezelfde blz. 35 de stelling dat het water meestal over grotere afstand niet zichtbaar is waar meerdere arken achter elkaar liggen. Ook hier wordt iets als feit gepresenteerd zonder verwijzing naar terzake verricht onderzoek. Ik beweer het tegenovergestelde, slechts in sommige gevallen komt dat voor. Het gaat er bovendien maar om over welk gebied je het

hebt bij deze bewering. In het grootste deel van de grachten liggen geen arken. Ik constateer bovendien dat het maar om een zeer beperkte groep kan gaan want vaartuigen en schepen liggen blijkbaar niet in de weg. Gaarne vermelding van het onderzoek waarop deze stelling is gebaseerd.

- Blz. 36 over zichtlijnen: een foto met daarbij de mededeling "een afgemeerde ark versperd het zicht op het water". Onjuist: vanuit het punt waar de foto genomen is, zou het water ook zonder ark niet zichtbaar zijn. Voorzover al gewenst, kan er in dit geval en dat geldt voor waarschijnlijk alle gevallen, helemaal geen relatie met het water tot stand komen. Of je water ziet vanuit een straat die haaks of schuin op een gracht loopt, hangt af van de afstand van jou tot de kademuur, de hoogte van de waterstand en de breedte van het water. Ik durf de stelling aan dat je in veel gevallen pas vanaf enkele meters tussen jou en de kademuur, het water kan zien. Is het potentieel weghalen van de ark evenredig met het te bereiken doel? Ik denk van niet.
- Blz. 37: wat ik over blz. 36 heb opgemerkt geldt in nog sterkere mate voor hetgeen in het ontwerp wordt gezegd over de Noordermarkt. Vanaf de open kant van het plein wordt het zicht op het water belemmerd door boten. Dit is onjuist, het zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's, een peperbus en fietsenrekken. Gaarne een reactie.
- Verder wordt op blz. 39 gesteld dat op- en afstapvoorzieningen uitsluitend zijn bedoeld voor het aan- en afmeren van rondvaartboten ten behoeve van het op- en afstappen van passagiers en het laden en lossen van goederen. Wat wordt verstaan onder 'rondvaartboten', zijn dat ook de feestboten andere dan van bijvoorbeeld rederij Kooij? Op blz. 6 wordt gezegd dat het om 'openbare voorzieningen' gaat. Dan mogen andere dan rondvaartboten en goederenvervoer er toch ook gebruik van maken, of niet? Gaarne een antwoord. En hoe voorkomt de gemeente dat pleziervaartuigen andere dan de hierboven bedoelde, gaan aanleggen, herrie maken, voor overlast zorgen e.d.?
- Het Steigerplan kan een belangrijke impuls zijn voor de bevordering van goederenvervoer over water wordt op blz. 78 gesteld. Dit wordt nu al jaren gezegd, ook in de 'Visie op het water' uit 2008. Ondertussen zal toch wel wat bekend zijn over de vraag of het goederenvervoer is toegenomen, of er vergunningen voor zijn aangevraagd, of het vervoer over de weg is afgenomen etc. Blijkbaar neemt het vervoer over het water nog steeds niet toe en wordt er ook vanuit geen enkele organisatie op aangedrongen. Het kan dus niet meer gebruikt worden als motivering voor het realiseren van steigers en op- en afstapvoorzieningen. Indien dit wel het geval is, verzoek ik u graag om een onderbouwde aanvulling op dit punt.

Op blz. 62 wordt vermeld: "Om de gestelde ambities te kunnen uitvoeren is het in een aantal situaties echter onvermijdelijk dat bepaalde vormen van gebruik op het water worden wegbestemd. In het bijzonder gaat het dan bijvoorbeeld om ligplaatsen van woonboten die buiten de aanduidingsvlakken zijn gelegen, om ligplaatsen van woonboten die bij de eerder genoemde bijzondere plekken zijn gelegen of om woonboten die plaats moeten maken om uitvoering te kunnen geven aan het realiseren van op- en afstapvoorzieningen." Als ik het goed begrijp zijn de "bijzondere plekken" de Hermitage, het Amstelveld en de Noordermarkt. Volgens deze alinea kunnen worden wegbestemd "ligplaatsen van woonboten die bij genoemde bijzondere plekken zijn

gelegen of om ligplaatsen die plaats moeten maken om uitvoering te kunnen geven aan het realiseren van op- en afstapvoorzieningen." Hierin wordt gesuggereerd dat er op de bijzondere plekken nog andere redenen zijn om weg te bestemmen oftewel ligplaatsen op te heffen dan het realiseren van de op- en afstapvoorzieningen. Gaarne een andere uitleg op dit punt.

Dubbelbestemming Prinsengracht-Westerstraat

Daarnaast maak ik bezwaar tegen het vaststellen van de dubbelbestemming 'waarde landschap' van de zogenaamde zichtlijn Prinsengracht-Westerstraat. Mijn woonboot ligt in/nabij deze zichtlijn en de consequenties voor mijn persoonlijk zijn me onduidelijk. Vanaf 1997 tot 2011 heb ik al mijn persoonlijke middelen (en die van de bank) aangesproken om op dit unieke stukje Amsterdam iets passends bij deze locatie, iets heel moois te realiseren. Nu is het klaar en geeft iedere tweede waterpassant een compliment, lees ik over een mogelijkheid tot wegbestemmen van woonboten op "bijzondere plekken". Hiertegen heb ik een groot bezwaar als het inderdaad mijn ligplaats betreft.

Onbewezen is de stelling dat: "De stadsplattegrond wordt vanuit het perspectief van de voetganger/fietser beter leesbaar als de ligging van de grachten duidelijk herkenbaar is." Een onbewezen argument. En al zou dat zo zijn dan nog kan ik met evenveel recht beweren dat een fietser en zeker een voetganger echt wel kan zien dat het om een ark gaat, zo'n ark ligt namelijk in het water en daarmee tamelijk laag.

Bovendien wordt het zicht op het water c.q. gracht eerder belemmerd door de geparkeerde auto's of fietsen. Het vaststellen van deze bestemming leidt ook tot waardevermindering van mijn eigendom omdat koper mijn woonboot alleen lijkt te mogen vervangen door een schip.

Aangezien ik door het voorstel tot dubbelbestemming tot landschap wordt geraakt op de hoek Prinsengracht-Westerstraat gaat het i.c. niet om een algemeen plan maar om een ontwerp-besluit waardoor ik individueel en rechtstreeks wordt geraakt uit hoofde van de algemene wet bestuursrecht (Awb) of om een postzegelplan. De procedures die de gemeenten i.c. in deze volgt zijn daarmee in strijd met de wet. Ik verzoek u in dit geval de correcte procedure te volgen.

Het voorstel de hoek Prinsengracht-Westerstraat een dubbelbestemming te geven tot landschap is in strijd met artikel 1 van het eerste Protocol bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM) namelijk het recht op ongestoord eigendom.

Het geven van een andere bestemming aan de plaats waar mijn woonboot ligt, betekent een inbreuk op dit eigendom. De overheid heeft geen algemeen belang aangetoond, althans dit onvoldoende gemotiveerd, op basis waarvan zij inbreuk op dit recht kan maken. Het is in strijd met het evenredigheidsbeginsel aan de hoek Prinsengracht-Westerstraat een dubbelbestemming tot landschap te geven. Ook daar is de verhouding tussen doel en middel zoek zoals ik boven al heb aangetoond.

Subsidiair: als er al wordt geoordeeld dat er sprake is van noodzaak voor het dubbelbestemmen van de hoek Prinsengracht-Westerstraat tot landschap) dan moet schade die daaruit voortvloeit worden geïnventariseerd en gecompenseerd in ieder geval op basis van genoemd protocol. Het plan maakt daarvan geen melding en daarmee is sprake van schending van artikel 1 van het genoemd protocol.

Voorts heeft de gemeente ten tijde van de inspraak over de nota "Visie op het water" in de Westerkerk in Amsterdam toegezegd dat zij zich zal buigen over de vraag van compensatie. Die toezegging komt de gemeente niet na en daarmee is sprake van onbehoorlijk bestuur.

Meer in het bijzonder geldt voor de dubbelbestemming dat de waarde van de ligplaats en dat weet de gemeente heel goed, niet zoveel te maken met de waarde van de boot als wel met de A-lokatie, de Noordermarkt waaraan de boot gelegen is. Doordat een toekomstige koper geen ark zal mogen neerleggen op mijn ligplaats, kan de waarde van mijn eigendom achteruit gaan, mogelijk kan ik mijn eigendom zelfs niet verkopen.

Conclusie

Met inachtneming van het bovenstaande concludeer ik dat er geen noodzaak is om een op- en afstapvoorziening te creëren op de Noordermarkt. Niet vanuit commercieel oogpunt, niet vanwege het goederenvervoer over het water en ook niet vanwege een andere reden. Voorts ben ik van oordeel dat er in het concept-ontwerpbestemmingsplan het statisch en dynamisch gebruik als een geheel moet worden gezien en opgenomen in het concept. Daarnaast ware niet-bewezen stellingen te schrappen dan wel voldoende te worden onderbouwd.

Het voorstel in het ontwerp-bestemmingsplan c.q. de beschikking tot het bestemmen van de hoek Prinsengracht-Westerstraat tot landschap, is niet dan wel onvoldoende gemotiveerd en daarmee in strijd met het recht en de wet en in het bijzonder artikel 1 van het eerste protocol bij het EVRM en de Awb. Verder is het in wezen een beschikking dan wel een postzegelplan en dient de daarvoor bestemde procedure gevolgd te worden.

Alle rechten voorbehouden.

Met vriendelijke groet,

Hr. S. Vis

Prinsengracht 69-F

1015 DL Amsterdam

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: R. Karsijns

Adres: Olfantweg 23

Handtekening: _____

Datum: 21-6-11



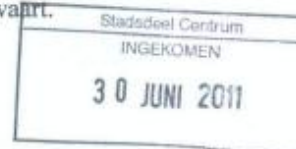
BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: S. Markx

Adres: Wittenburgerkade 76, A'dam

MEESTER ADVOCATEN B.V.

Stadsdeel Centrum Amsterdam
T.a.v. de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Amsterdam, 29 juni 2011

Dossiernummer : 011205
Ons kenmerk : Hotel Toren //RM-JH
Betreft : Inspraakreactie bestemmingsplan Water

Stadsdeel Centrum
d.d. nr. 30/06/2011
Bev. nr.:
Beh. ambtiald:
Projecten BW
Kopie naar:
Bechielcode: -1731.212
dossier nr.: 11-4266d
onderwerp:
ja

Postadres
Postbus 15200
1001 ME Amsterdam

Bezoekadres
Foeliestraat 18
1011 TM Amsterdam

Tel: 020-4095555
Fax: 020-4095444

Geachte heer Karsijns,

Inzake het concept ontwerp bestemmingsplan Water doe ik u namens Hotel Toren B.V., gevestigd aan de Keizersgracht 164 (1015 CZ) te Amsterdam, nader te noemen cliënte, een inspraakreactie toekomen.

Op dit moment is er in het bestemmingsplan geen aanlegsteiger, steiger of op- en afstapvoorziening in de directe nabijheid van Hotel Toren opgenomen. Dit is voor cliënte echter wel van groot belang in verband met de bereikbaarheid van het hotel en het vervoer van hotelgasten.

In het bestemmingsplan is wel een op- en afstapvoorziening alsmede een steiger voor de panden Keizersgracht 96 tot en met 110 opgenomen. Deze liggen aan hetzelfde rak als waar Hotel Toren aan is gelegen.

In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat op 'logische plekken' openbare afmeervoorzieningen dienen te worden aangelegd. Hotel Toren is van mening dat het opnemen in het bestemmingsplan van én een steiger én een op- en afstapvoorziening voor de panden Keizersgracht 96 tot en met 110 niet logisch is.

Het voorstel is dan ook primair om een aanlegsteiger voor het hotel te plaatsen. Mocht dat niet tot de mogelijkheden behoren, dan zou cliënte graag een aanlegsteiger

MEESTER ADVOCATEN B.V.

(ongeveer) in het midden van het rak zien, op gelijke afstand tot Keizersgracht 102 (De Rode Hoed).

Wordt de aanlegsteiger in het midden gelegd dan wordt de afstand die gasten moeten afleggen als het ware verdeeld over Hotel Toren en de Rode Hoed. Dat is een logische en eerlijk locatie voor een aanlegsteiger.

Mocht een aanlegsteiger op dit rak niet tot de mogelijkheden behoren dan is het voorstel van cliënt om een steiger voor het hotel te plaatsen, dan wel een steiger (ongeveer) in het midden van het rak te plaatsen, in elk geval op gelijke afstand van Hotel Toren en De Rode Hoed. Dit om dezelfde reden als bovengenoemd.

Mocht ook dat om wat voor reden dan ook niet tot de mogelijkheden behoren dan zou cliënte graag een op- en afstapvoorziening voor het hotel te krijgen.

Een steiger of op- en afstapvoorziening past ook goed binnen het streven van de gemeente om luxe hotels in haar stad te hebben. Bij dergelijke hotels hoort uiteraard een voorziening die het mogelijk maakt om zonder honderden meters te hoeven lopen dan wel klauterend uit een boot, het hotel te bereiken. Een dergelijke voorziening maakt een wezenlijk onderdeel uit van dergelijke hotels. Daarbij dient ook gedacht te worden aan oudere en minder valide personen

Daarnaast past het opnemen van een steiger of op- en afstapvoorziening binnen het streven van de gemeente vervoer van personen en bevoorrading over water te stimuleren. Om dat te stimuleren heb je uiteraard wel voorzieningen nodig die dat vervoer ook prettig en efficiënt maken, niet in de laatste plaats voor minder valide en oudere personen.

Voorts is Hotel Toren van mening dat de kosten voor de bouw en onderhoud van de steiger of op- en afstapvoorziening gewoon voor rekening van hotels dient te blijven. Wel is zij er een voorstander van dat de voorzieningen er uniform uit komen te zien. Dat hoeft elkaar echter niet te bijten.

Als laatste laat cliënte weten het onacceptabel te vinden dat enkele hotels wel steigers krijgen of mogen behouden. Dat is immers valse concurrentie.

Cliënte ziet dan ook graag een voorziening voor haar hotel in het bestemmingsplan opgenomen wat personen, minder validen en ouderen in staat stelt om op simpele wijze het hotel te bereiken.

MEESTER ADVOCATEN B.V.

Uiteraard bestaat ook de bereidheid om één en ander in een gesprek nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

40 

F.D.J.A. Pieters

Aan: Karsijns, Nico

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water', Albus Grand Hotel

Geachte heer Karsijns,

Inzake het concept ontwerp bestemmingsplan Water doe ik u namens de besloten vennootschap Albus Grand B.V. gevestigd aan de Vijzelstraat 49 te Amsterdam, nader te noemen cliënte, een inspraakreactie toekomen.

Hoewel hotel Albus niet direct aan het water is gelegen is het toch ook voor dit hotel van groot belang om via het water goed bereikbaar te zijn voor haar gasten.

In het bestemmingsplan is voor de Singel als de Herengracht ter hoogte van de Vijzelstraat geen aanlegsteiger, steiger of op- en afstapvoorziening aangebracht.

Bij voorkeur zou cliënte een aanlegsteiger aan de Herengracht in het bestemmingsplan opgenomen zien of eventueel een steiger of op- en afstapvoorziening.

Een steiger of op- en afstapvoorziening past ook goed binnen het streven van de gemeente om luxe hotels in haar stad te hebben en te houden. Bij dergelijke hotels hoort uiteraard een voorziening die het mogelijk maakt om zonder honderden meters te hoeven lopen dan wel klauterend uit een boot (hoogteverschil), het hotel te bereiken. Een dergelijke voorziening maakt een wezenlijk onderdeel uit van dergelijke hotels.

Daarnaast past het opnemen van een steiger of op- en afstapvoorziening binnen het streven van de gemeente vervoer van personen en bevoorrading over water te stimuleren. Om dat te stimuleren heb je uiteraard wel voorzieningen nodig die dat vervoer ook prettig en efficiënt maken, niet in de laatste plaats voor minder valide en oudere personen.

1

Als laatste laat cliënte weten het onacceptabel te vinden dat enkele hotels wel steigers krijgen of mogen behouden. Dat is immers valse concurrentie.

Cliënte ziet dan ook graag een voorziening voor haar hotel in het bestemmingsplan opgenomen wat personen, minder validen en ouderen in staat stelt om op simpele wijze het hotel over water te bereiken.

Uiteraard bestaat de bereidheid om één en ander in een gesprek nader toe te lichten en te bespreken.

Met vriendelijke groet,

mr. F.D.J.A. (Focko) Pieters

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkotten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: BuurdaAdres: Grote Kattenburgerstraat 13

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Stroosnijder Adres: O. Pantswelf 71

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Stapper

Adres: Leeuwenwerf 42

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

28 JUNI 2011

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M.A.C. de Zwaan

Adres: Wittenburggracht 19

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H. Grategeed

Adres: Kattenb. hof 32

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: U. BoeringAdres: Kattenburgervlaan

BEZWAARSCHRIFT/INSPIRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: BrinkAdres: Jacob Burggraafstraat 42

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: PATRICIA OUYAMAdres: WITTENBURGERGRACHT 13

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Coen van Rijs

Adres: Yon W. Pienkstra 50

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M. SimonsAdres: Wittenburgergracht 25

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: R.v. Heezen

Adres: Kleine Wittenburgstr. 353



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponereert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Merlijn van Rij
 Adres: Prinsengracht 39 C
 Telefoonnummer: 06-55 875 475
 E-mailadres: merlijn.van.rij@gmail.com
 Namens: mijzelf

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik ben tegen het steigerplan van de gemeente en in het bijzonder tegen de aan/afmeer steiger die gepland staat voor de Noordermarkt. Allereerst geniet ik van het huidige mooie uitzicht, de prachtige woonboten die de grachtengoedel juist haar unieke charme geven, en verwacht ik dat de komst van een aan/afmeer plaats dit zal bederven. Behalve het uitzicht zal een steiger ook de rust bederven. Als er pal voor mijn deur steeds hordes toeristen (al dan niet onder de invloed van alcohol) afgelost worden (of ingeladen) dan zal dat veel herrie met zich meebrengen. Tevens verwacht ik dat de steiger ook door hangjongeren benut zal worden waardoor het gevoel van veiligheid (voed is avonds) sterk af zal nemen. Een dergelijke aanmeer steiger zal er ook voor zorgen dat plezier van huren (zeg maar innende discotheken die de hele nacht laten "meegenieten") Daar in pauzes in zullen lossen (ook als dat niet is toegestaan) om bijvoorbeeld even iets te eten of in de nabije omgeving wild te plassen vanwege het

20.2

maar door blijft stampen.

Als de steiger als opstapplaats gebruikt wordt dan zullen ook de groepen wachtende mensen al voor overlast zorgen.

Ik zou graag willen dat de huidige situatie blijft zoals die is en teken ~~de~~ bij deze bezwaar aan tegen het steigerplan en met name de locatie bij de Noordermarkt.

Hoogachtend,

Merlijn van Rij





Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: Prof. dr. M. J. H. Meijer

Adres: Prinsengracht 39 d

Telefoonnummer: 06-13402439

E-mailadres: m.meijer@maastrichtuniversity.nl

Namens: _____

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

- De grote steiger aan de Noordermarkt is heel jammer - ik ben er tegen omdat
1. er twee heel authentieke mooie woonboten verdwijnen. (Haal dan die grote vierkante bakken weg die lelijke muren vóór de gracht vormen.
 2. Inkeplaats trekt lawaai, chaos, vervuiling aan. Ook gaan er zeker motorboten liggen, met dronken feestgangers. (zie 3)
 3. het gevaar door de grachten met knetterende lawaai boten met schreeuwende mensen met keiharde muziek moet worden



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: dr. Frank Reijnders

Adres: T. ingengeacht 53

Telefoonnummer: 4203130

E-mailadres: dr. f. reijnders@planet.nl

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Eerst een algemene opmerking: het is ~~de~~ ^{een} ~~grijnsch~~ ^{grijnsch} en ~~bevoorrecht~~ ^{bevoorrecht} om de rust en de schoonheid van de stad te ~~efferen~~ ^{efferen} van een uitmuntend economisch voorbeeld. Wat mezelf betreft: met zo'n steiger van de ~~deur~~ ^{deur} kan ik niet langer mijn wettig eigendom ~~weke~~ ^{weke} thuis ~~verkiezen~~ ^{verkiezen}. Ik wil dus de hele ~~stijl~~ ^{stijl} ~~geconfronteerd~~ ^{geconfronteerd} met het ~~laarzen~~ ^{laarzen} van de overheid. Zou het kan ik mijn ~~naam~~ ^{naam} niet openstellen vanwege de ~~stank~~ ^{stank}. Voor mijn ~~werk~~ ^{werk} ben ik ~~stagnant~~ ^{stagnant} van huis ~~getrokken~~ ^{getrokken}, omdat ik ~~in~~ ⁱⁿ ~~de~~ ^{de} ~~ben~~ ^{ben} ~~en~~ ^{en} ~~in~~ ⁱⁿ ~~middel~~ ^{middel} met pensioen (geen ~~werkdade~~ ^{werkdade} meer aan de ~~university~~ ^{university}). Bovendien wordt door de ~~aanleg~~ ^{aanleg} van zo'n ~~steiger~~ ^{steiger} mijn ~~park~~ ^{park} vanwege ~~geluid~~ ^{geluid} ~~overlast~~ ^{overlast}, ~~stank~~ ^{stank} en ~~verpest~~ ^{verpest} van het ~~uitzicht~~ ^{uitzicht} ~~ongefoel~~ ^{ongefoel} ~~veel~~ ^{veel} ~~minder~~ ^{minder} ~~uitzicht~~ ^{uitzicht}.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: Katja Becker

Adres: Prinsengracht 39c

Telefoonnummer: 06 15 23 15 61

E-mailadres: becker.katja@gmail.com

Namens: mijzelf

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik ben tegen een seijer thv de Noordermarkt!
 Voor de deur zal een steiger geplaatst worden. Daardoor zullen meer mensen naar de Noordermarkt komen en ~~de~~ ook tijdens de avonduren altijd veel herrie zijn. Niet alleen zijn het algemeen meer mensen maar ook dronken personen en diegene, die uit coffee shops komen, waardoor een rustig areal heel onprettig wordt en onveilig zal voelen. De woonboten voor de deur zijn een typisch beeld voor een gracht dat beter bewaard kan worden om de typische uitstraling van de buurt niet te verliezen. Overdag is het hier vol met mensen en 's avonds is het rustig. Ik wil je verlig ook 's nachts naar huis te lopen en dat ~~is~~ ^{moet} graag zo blijven.
 Katja Becker,



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: Van HOUTERT

Adres: Prinsengracht 73

Telefoonnummer: 020 - 6248060

E-mailadres: p.houtert2@upcmail.nl

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik maak bezwaar tegen het steigerplan tegenover de Noordermarkt.
Het steigerplan geeft toename aan vaarbewegingen terwijl het nu al te druk is op de Prinsengracht. Waarom worden er 2 mooie antieke schepen opgeofferd voor dit onzinnige plan. We zijn wereld erfgoed en daar horen deze schepen bij. Ik verwacht dat mijn bezwaar tegen het steigerplan en met name de open afslap voorziening aan de Noordermarkt wordt gehoord.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: A. Brink

Adres: Pr. gr. 75

Telefoonnummer: 020 6689 57

E-mailadres:

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik maak bezwaar tegen
het stijgerplan op de
Noordermarkt want het is
al druk genoeg op het water.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: W.F. Vlaun-Rensink
 Adres: Prinsengracht 37k
 Telefoonnummer: 06-5175 9232
 E-mailadres: wiekerensink@hotmail.com
 Namens: W.F. Vlaun-Rensink

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik woon aan de prinsengracht nr. 37k
en heb er een bedrijf, V.S. Charters
opgesteld, waar ik directeur van ben.
Mijn lijn tegen de stijger vanwege
de overlast die het met zich meebrengt.
Veel manoeuvreren, veel drinken, schreeuwen
etc. De laatste maand die er nu is op
de noordmarkt wordt voor iedereen
verstoord.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wilt reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponereert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: E. F. Vlaun

Adres: Prinsengracht 31 d

Telefoonnummer: 06-14411131

E-mailadres: rscharlars.segelreisen@gmail.com

Namens: E. F. Vlaun

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Tegen een steiger omdat:

La waa overlast

Het manoeuvreren van rondvaartboten

Vaak groepsvorming gepaard gaand met

drank

Hangjongeren

etc.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wilt reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: *Redery Vlaun vof*
 Adres: *Prinsengracht 31 d*
 Telefoonnummer: *020 - 4236365*
 E-mailadres: *info@rederyvlaun.com*
 Namens: *D. Vlaun, Directeur*

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

*Gebied overlast, als er voluit
 gemaakd wordt, is het onmogelijk
 besprekingen te voeren.
 Drankenschap, vuilnis (aangezicht) etc.*



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wilt reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: H. W. Wiersma
 Adres: Prinsengracht 75 h.o. 1015 DM
 Telefoonnummer: 020-6268957; 06-21152110
 E-mailadres: h.w.wiersma@uva.nl
 Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Het is juist op dit stukje Prinsengracht al overstelpend druk op het water met veel hupende muziek en lallende voorbijgangers. Er zal en kan geen effectief toezicht komen op de beperking dat de steeg er slechts voor de beraepvaart is bestemd. De overlast zal dus enorm toenemen terwijl de (echte) beraepvaart gemakkelijk naar andere locaties kan.

[Handwritten signature]

kelzersgracht 219
1016 dv amsterdam
t: + 31 20 330 83 08
f: + 31 20 330 83 09

hengeveld advocaten

Stadsdeel Centrum Amsterdam
Sector Bouwen en Wonen – afdeling Regie en Beleid, Projecten
T.a.v. de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Per aangetekende post

Inzake : inspraak / reactie terzake van Concept Ontwerp Bestemmingsplan Water
Ons kenmerk : 2011.8.018
Uw kenmerk : --

Amsterdam, 27 juni 2011

Geachte heer Karsijns,

Zoals besproken zend ik u hierbij namens cliënt, de heer L. Holvast, wonende aan de Nieuwe Vaart 91 te Amsterdam, zijn reactie op het concept ontwerpbestemmingsplan Water, zoals ter inzage gelegd op 16 mei 2011.

Achtergrond: van 1979 naar huidige situatie

De heer Holvast was eigenaar van het pand Nieuwe Vaart 11. Hij heeft dit verworven in maart 1979, waarna het is gesplitst en hernummerd. Na splitsing heeft Holvast delen van het pand verkocht en is hij zelf eigenaar gebleven van Nieuwe Vaart 90 en 91.

Het goed bestond destijds, bij aankoop, uit een kantoor met bovenverdiepingen, een opslagloods, een erf dat doorliep tot aan het water van de Nieuwe Vaart, alsmede een aan dat erf verbonden aanlegsteiger. Hoewel aan de Nieuwe Vaart van oudsher veel bedrijven gehuisvest waren die betrekking hadden op scheepbouw dan wel van aan- en afvoer over het water gebruik maakten, is dit in de jaren '70 en '80 – mede door het realiseren van woningen op deze locatie en het strengere milieubeleid van rijk en gemeente – veranderd.

In de loop van de jaren 90 heeft de heer Holvast zijn bedrijf (handel in sloop en bouwmaterialen) verplaatst naar een locatie buiten de stad. Aanleiding was, naast het strengere gemeentelijke beleid voor dergelijke bedrijven, dat omwonenden de bedrijvigheid van Holvast steeds meer als overlast en niet passend op een woonlocatie beschouwden. De loods is toen gesloopt, alsmede een deel de bebouwing op het voorterrein (1995). Van dit voorterrein heeft de Holvast een klein deel zelf gehouden, een perceel met een oppervlakte van 5 x 16 meter, welk perceel is gelegen direct aan het water van de Nieuwe Vaart en van waaruit een – eveneens in eigendom van Holvast zijnde – aanlegsteiger is aangelegd. Op aandringen van de gemeente heeft de heer Holvast delen van dit resterende perceel uitgegeven als (particuliere) parkeerplaatsen, eerst in pacht, daarna in eigendom middels verkoop. Het betreft hier uitsluitend de gebruiksrechten van de parkeerplaatsen, zodat de eigendom van de grond nog aan de heer Holvast toekomt. De parkeerplaatsen worden omheind door een hek, welke omheining wordt afgesloten en waar alleen de gebruikers toegang toe hebben middels een sleutel. Nu het parkeerterrein – en dus ook het hek – direct aan de waterkant grenst, is de kade derhalve uitsluitend bereikbaar indien de eigenaars van de parkeerterrein het hek opendoen, hetgeen ook de enige toegangsmogelijkheid is voor de aan dit stuk van de kade verbonden aanlegsteiger. Deze steiger is eigendom van de heer Holvast en destijds met medewerking en instemming van de gemeente gebouwd en vernieuwd. Aan deze steigers liggen twee boten – één pleziervaartuijg < 12m en een in eigendom van de heer Holvast zijnd historisch vaartuijg (de “NL”). De heer Holvast heeft in 2007, na positief advies van de Commissie Historische Schepen van de Dienst Binnenwaterbeheer, ontheffing gekregen voor het afmeren van dit vaartuijg aan zijn steiger.

De hier geschetste situatie is zowel feitelijk als juridisch tot op heden ongewijzigd gebleven.

Reactie

Naar aanleiding van uw bezoek ter plaatse heeft de heer Holvast mij verzocht om namens hem zijn reactie te geven op het concept Ontwerpbestemmingsplan “Water” van stadsdeel Centrum. Na bestudering van dit plan wenst Holvast het volgende op te merken.

De heer Holvast verzet zich tegen het voornemen om ter plaatse ligplaatsen voor woonschepen te creëren, zoals thans opgenomen in de plankaart en de artikelen 1.60 juncto 4.1 f van het conceptontwerp . Naar het oordeel van de heer Holvast is dit voornemen onmogelijk, gelet op de fysieke indeling van het perceel alsmede vanwege de (mede op instigatie van de gemeente) verworven rechten. Het voornemen zou tevens tot gevolg hebben dat de bij Holvast in eigendom zijnde aanlegsteiger zal moeten verdwijnen, alsmede zijn historische vaartuig, waarvoor hij nu juist ontheffing heeft gekregen. Toegang tot woonschepen is op deze locatie niet mogelijk, nu dit alleen zou kunnen via de omheinde parkeerplaats, hetgeen privéterrein is. Uitvoering van het voornemen is dan ook alleen maar mogelijk indien het parkeerterrein (middels afkoop en onteigening) wordt opgeheven, hetgeen tot gevolg zou hebben het aantal parkeerplaatsen voor de bewoners drastisch zou verminderen (los van andere consequenties). Vanwege de eigendomssituatie is een en ander afhankelijk van medewerking van meerdere eigenaar(s) / gebruikers van het perceel, welke medewerking thans niet waarschijnlijk is. Hetzelfde geldt voor de aanlegsteiger, die tevens in eigendom van Holvast is en die door hem ook wordt gebruikt. Hoewel de urgentie van het stadsdeel om op het beschikbare wateroppervlakte in het plangebied goede ligplaatsen voor woonboten te vinden op zich te billijken is, kan het niet zo zijn dat het creëren van ligplaatsen (wat er slechts twee, of hooguit drie, zullen zijn), tot gevolg zou moeten hebben dat andere gebruikers van deze ruimte (Holvast en de gebruikers van de parkeerplaatsen) hiervoor zouden moeten wijken. Er zijn vele locaties in de stad denkbaar waar geen sprake is van een dergelijke particuliere eigendomssituatie op en aan het water, waar deze urgentie makkelijker tegemoet kan worden gekomen. In de toelichting op het conceptontwerp heeft Holvast gelezen dat "de eigendomssituatie het meest bepalend is" (blz. 39) voor de inrichting en uitvoering van het plan, en dat lijkt op de onderhavige situatie zeker van toepassing.

Met betrekking tot de aanlegsteiger merkt Holvast nog ten overvloede op, dat deze zijn eigendom is. Niet alleen beschikt hij over een eigendomsakte dienaangaande, ook kan er van uit worden gegaan dat deze door natrekking (hij is immers eigenaar van de kade) zijn eigendom is. Holvast hanteert in dat opzicht hetzelfde uitgangspunt als het stadsdeel heeft geformuleerd in het Steigerplan 2008. Daarbij merkt hij op, dat hij nog geen helder beeld heeft hoe dit plan – het Steigerplan 2008 – zich nu precies verhoudt tot het conceptontwerp.

Het beleid zoals vervat in het Steigerplan lijkt erop te zien dat alle steigers in particuliere handen die worden gebruikt voor bedrijfsmatige activiteiten een openbare bestemming zullen moeten krijgen. Nu de steiger van Holvast echter verbonden is aan een privéterrein en het gebruik daarvan niet bedrijfsmatig is, lijkt dit beleid niet op hem van toepassing te zijn.

Vervolg

Concluderend kan worden gesteld dat Holvast zich verzet tegen de voornemens van het concept Ontwerpbestemmingsplan Water, zoals dit thans ter inzage ligt en voorzover dit zijn (eigendoms)situatie betreft. Hij verzoekt het stadsdeel dan ook om het plan aan te passen in dier voege, dat dit gedeelte van de Nieuwe Vaart niet zal worden aangewezen als ligplaatsen voor woonschepen, noch voor andere vaartuigen en voorzieningen, welke het huidige gebruik zouden beëindigen, met alle vermogensschade van dien.

Ook verzoekt de heer Holvast het stadsdeel hem, middels ondergetekende, rechtstreeks op de hoogte te houden van de ontwikkelingen dienaangaande. Hij is vanzelfsprekende bereid nadere inlichtingen te verschaffen en met het stadsdeel van gedachten te wisselen.

Hoogachtend,



Job Hengeveld

gemachtigde



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Ir. Fransje de Waard
 Adres: Prinsengracht 39 B
 Telefoonnummer: 020 6422233
 E-mailadres: fdewaard@xs4all.nl
 Namens: _____

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

De ~~lijst~~^{steiger} aan de Noordmarkt is een slecht idee voor mij als bewoner, omdat het gebreuk ervan de kwaliteit van de directe omgeving ^{zal} vermindert. De kwaliteit hangt juist nauw samen met het dorps karakter van de buurt, omdat er mensen (lang) wonen, en met grote groepen, deels langzame passanten die op en af stappen ondermijnt dit plan de draagkracht.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: IR. J.H.M. REINTJENS

Adres: PRINSENGRACHT 41

Telefoonnummer: 020- 6852616

E-mailadres: JEFREINTJENS@PLANET.NL

Namens: MYSELF, EIGENAAR/BEWONER

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik maak ernstig bezwaar tegen de geplande skiege aan de Noordenmarkt. De skiege zal extra overlast tot gevolg hebben, meer berisping, meer beten, por van de pleziervand, plannen, maeltelijke feestvrienden. Er is al meer dan genoeg drukke door de markten, de evenementen, de boosa, de vele kleine en grote bralboten met harde muziek en dronken mensen, de truiken, de fietcafé's enz. En het wordt steeds drukker. Wij willen ook nog kunnen genieten van de rust die het plein op markten eventstrijde dagen vishoudt. Dat is heel belangrijk voor de woonkwaliteit. Ik wil mij met alle middelen onzetten tegen de aanleg van de skiege. Wij horden van een levendige binnenstad maar nu is een lantel punt reeds bereikt.

J. Reintjes



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Thérèse Adriaansens

Adres: Prinsengracht 41

Telefoonnummer: 020 - 6208183

E-mailadres: adriaans@xs4all.nl

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

- Ik maak bezwaar tegen het plaatsen van extra steigers in grachten. Ik het bijzonder tegen de steiger aan de Noordermarkt.
- Deze locatie is een stille pauselijke (behalve op maandag en zaterdag) in het toeristisch oude wijk Amsterdam.
- Op de dagen dat er geen markt is, ervaren ook toeristen de rust als weldadig.
- Ook rust is een toeristische helpfactor, zeker in relatie tot de Noorderkerk.
- ~~Ik wil de steiger aan de Noordermarkt niet plaatsen.~~
Respecteer de behoefte aan rust en besinning.



Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponereert
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Veronika Rensink

Adres: Commelinestraat 162

Telefoonnummer: 020 - 880 1105

E-mailadres: veronika.rensink@gmail.com

Namens: Veronika Rensink

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Ik werk op de Prinsengracht, tegenover
de Vondertkerk (Reederij Vlaamse Helderling)
Klanten zijn vaak VIP's,
Ik verwacht veel overlast en ben
tegen de stijger

f. Rensink

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingsplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid. De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponten. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke

verkeers- en bezoekersaanvullende werkzaamheden hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

- Het voorgenomen plan is in strijd met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Gelderse kade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: Scarlet Huestegge

Van sturen aan: h.karsijns@centrum.amsterdam.nl

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en

afstapponten. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: Cecilia Tabak.....

Mail sturen aan: nkarsijns@centrum.amsterdam.nl

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

1011 Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: G.B. Smit.....

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik, op tijd, bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekaade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekaade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekaade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekaade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, máár het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming

1

is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekaade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoen de gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekaade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekaade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: Meike Treffers en Mark de Vos

Stadhuis Amsterdam
Waterlooplein
Amsterdam

www.koenigs.nl

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Amsterdam 28 juni, 2011

Geachte heer Karsijns,

De Geldersekade is beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumenten wet.

De Geldersekade is, de Noord- Zuid verbinding tussen twee unieke historische gebouwen, de Schreierstoren en de Waag. Oost- West verbindt de Geldersekade de Lastage met de Wallen.

Als zodanig is de Geldersekade van oudsher een verbindingssader met het centrum van de stad. De kade wordt sinds het eenrichtingsverkeer voor de onevenzijde is ingesteld, intensief aan beide kanten door autoverkeer gebruikt. Om 5 uur en vanaf 12 uur s'avonds staan er files op de Geldersekade. Daarnaast loopt er een onzalig fietspad, dat met 4 meter breed, 200 meter lang aan de Europese norm voldoet. Daarnaast is de Geldersekade een looproute voor de bus en treinreizigers van af en naar het station. De toeristen gebruiken de Geldersekade op gelijke wijze. Op evenementen wordt de Geldersekade aangegeven als loop route, denk aan Koninginnedag, Sail, Stadtraces etc.

Politiek en Beleid van de Gemeente

Een korte opsomming van uw beleid van de laatste 20 jaren is op zijn plaats, de Geldersekade moest de rode loper voor het Stadhuis en de Opera worden: de hoeren moesten weg. De Gemeente trekt een zak geld en koopt de hoerenpandjes op. Dit heeft tot verlies geleid. Er moet een garage onder de het water in de Geldersekade komen, een plan dat helemaal niet kan, waar veel geld in is gestoken maar wat afgeblazen moest worden. Vervolgens wordt de rode loper onder de Geldersekade uit getrokken, en is de Geldersekade niet langer de rode loper maar de afvoer van het Stadhuis.

Nu ligt het woon-hotel-botenplan voor, om de door de Unesco tot cultureel erfgoed uitgeroepen grachtengordel te verlichten van de woonboten die daar sinds jaar en dag liggen. Het is totaal onduidelijk waarom die boten daar zouden wegmoeten, het is immers met de woonboten die daar liggen, zelfs misschien wel door die variatie aan woonboten die daar liggen, door de levendigheid van het geheel, tot cultureel erfgoed uitgeroepen.

De kritiek is dat de Gemeente een dump beleid voert en geen visie over de stad als een geheel heeft. Met het weghalen van de boten in de grachtengordel, tast u niet alleen het zicht aan maar ook de sociale samenstelling van deze woon en leefgebieden.

Hierdoor creëert de Gemeente een elitesfeer en bevordert zij de ongelijkheid tussen arm en rijk.

De grachtengordel zonder de levendigheid van de diverse pluimage aan woonboten zal aan de grachtengordel een steriele sfeer geven en een eenzijdige sociale samenstelling. Tevens tast de Gemeente hiermee het culturele erfgoed aan, cultureel erfgoed is niet alleen een begrip van toen het is ook van nu, onze stad heeft immers de status van cultureel erfgoed gekregen terwijl die boten daar lagen.

Conclusie, het beleid van de Gemeente is kwalijk te noemen

De gemeente grijpt in de sociale samenstelling van een leef en woongebied in, waardoor deze buurt steriel wordt. Met dit ingrijpen bevordert de Gemeente de tegenstelling tussen arm en rijk en vergroot de Gemeente het verschil tussen de zogenaamde Unesco gebieden en de rest van de stad. Opnieuw gaat het hierover het gelijkheidsbeginsel in het bewust creëren van ongelijkheid binnen de verschillende delen van de stad.

Met het beleid van de Gemeente wat nu voorligt vergroot de Gemeente de verschillen in negatieve zin. De gemeente creëert daarmee wijken die straks over 10 jaar als rijk en arm aan te wijzen zijn.

In plaats van de bufferzones, op te trekken aan de grachtengordel, is de gemeente van zin de boten te dumpen in een gebied dat overvol aan toerisme en uitgaansleven is en dat al jaren te kampen heeft met het wanbeleid van de Gemeente.

Hierbij teken ik (op tijd) bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Ook op een stad als zodanig is het principe van het gelijkheidsbeginsel van toepassing. Het wordt gevaarlijk als een Gemeente in de sociale samenstelling gaat ingrijpen van woon en leefgebieden, en daarmee bewust kastes gaat creëren. In een tijd waar de verdeling tussen arm en rijk toeneemt, zou de Gemeente dit niet moeten willen.

Ik verzoeken de Gemeente haar plannen in deze in te trekken.

Hoogachtend



Christine Koenigs

Aan: Karsijns, Nico

Onderwerp: Bezwaar tegen concept-ontwerp bestemmingsplan Water, specifiek Geldersekafe

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het o.a. volgende bezwaar: het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekafe compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvond; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekafe in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

1. Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekafe in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest. Er zouden op het water van de Geldersekafe 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen. Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat

1

staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

2. Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekafe in kaart gebracht.
 3. De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekafe. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
 4. Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
 5. Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanvullende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekafe, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Ariette Dekker

Stadhuis Amsterdam
Waterlooplein
Amsterdam

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Amsterdam 29 juni 2011.

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

De Geldersekade is beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumenten wet.

De Geldersekade is, de noord-zuid verbinding tussen twee unieke historische gebouwen, de Schreierstoren en de Waag. In oost-westelijke richting verbindt de Geldersekade de Lastage met de Wallen. De kade wordt zeer intensief gebruikt door auto's fietsen en voetgangers. Als zodanig is de Geldersekade van oudsher een verbindingssader met het centrum van de stad. De toeristen gebruiken de Geldersekade op gelijke wijze. Op evenementen wordt de Geldersekade aangegeven als looproute, denk aan Koninginnedag, Sail, Stadtraces etc.

Geldersekade als rode loper

De Geldersekade moest de rode loper voor het Stadhuis en de Opera worden. Sindsdien zijn er diverse onsamenhangende plannen losgelaten op de kade die veel geld hebben gekost en vervolgens niet haalbaar bleken te zijn. De garage onder het water is hier een duidelijk voorbeeld van.

De Geldersekade is zo langzamerhand geworden van rode loper tot afvoer van het stadhuis.

Het plan heeft ook gevolgen voor ons in de persoonlijke levenssfeer. Een aantal jaren geleden hebben we een bootje gekocht om ons in de binnenstad op een verkeersvriendelijke manier te verplaatsen en om van het water te kunnen genieten. In de omgeving van de Geldersekade zijn nauwelijks nog aanlegplaatsen beschikbaar. Als de geplande woonboten in de kade liggen, is er geen ruimte meer voor de ruimte van de bewoners.

We zijn jaren geleden aan de Geldersekade gaan wonen omdat we zicht op het water hadden en de mogelijkheid om een bootje voor de deur te leggen.

Alhoewel er geen vaste ligplaatsen zijn, is dit in Amsterdam toch min of meer gewoonte geworden. Woonbootbewoners waren echter de overige gebruikers van het water.

Als gevolg van deze plannen hebben wij straks geen zicht meer op het water, geen boot meer en ons huis daalt in waarde. Voor de financiële gevolgen van de waardedaling houden wij u volledig aansprakelijk.

Wij wonen sinds 1984 aan de kade en hebben ons, samen met onze buurtgenoten, ingespannen om de leefbaarheid van de kade te verbeteren. Dat was hard nodig en het is onss ons gelukt! Laat dit a.u.b. zo blijven en beschouw de kade niet meer als het afvoerputje van de stad.

Tegen het voorgenomen plan hebben wij de volgende bezwaren:

Het stadsdeelbestuur heeft met het conceptontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond van 15 juni gehele stad; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is ons bezwaar:

Het conceptontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, máár het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt o.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren

binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. O.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wachten wij af.

Hoogachtend,

Tineke Schuitema en Loe Koekelkoren

Onderwerp: Geldersekade

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt

verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Larissa Groeneveld

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Bergman

Adres: Jan Wittegenstraat 36

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreation

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

S. Igjokovic

Adres:

Olifantsoort 40

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Annelie ManservAdres: Wittenburgergracht 87

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: B. Hebig / J. van Eek Adres: Leeuwenwerf 40

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J.G. KRAOK Adres: WITTENBURGERKADE 42

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water / Geldersekade**Datum: 28 juni 2011**

Geachte heer Karsijns,

Hierbij tekenen wij op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing hebben wij het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is ons bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De Geldersekade is een historische straat in het middeleeuws gedeelte van de stad. Beide kanten van de Geldersekade zijn thans al veel te druk. Aan de even kant rijden thans stoeten met auto's, taxi's en trucks (mede als gevolg van de laatstelijk doorgevoerde ondoordachte wijzigingen in het verkeersplan rondom de Nieuwmarkt en Geldersekade). De kade staat altijd aan weerszijden vol geparkeerd met auto's. Er is geen fatsoenlijk trottoir en nauwelijks ruimte voor wandelaars en fietsers (die weg worden gedrukt door al het autoverkeer). Het is onverstandig en niet gepast om nu ook het enige thans nog enigszins rustige gedeelte van de Geldersekade – het water – ook maximaal te gaan gebruiken.

- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wachten wij af.

Hoogachtend,

Naam: Kees Hooft & Tineke Lambooy

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekaade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekaade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekaade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Onze eigen boot ligt nu in Geldersekaade met een vignet van Waternet. Op basis van de plannen is voor onze boot geen plaats meer. De aanpalende grachten liggen ook vol, waardoor het voor ons nagenoeg onmogelijk wordt om een ligplaats in de buurt te vinden.
- Er zouden op het water van de Geldersekaade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
- De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de

binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

- Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekaade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekaade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekaade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,
Irene Heemskerk en Mark Duppen

Inspraakreactie, Zienswijze, Concept-ontwerbestemmingsplan Water.

Geachte deelraad Stadsdeel centrum

onderwerp : Extra ligplaatsen tussen brug 65 en 66, Prinsengracht.

SPREIDING WOONARKEN/SCHEPEN, GEEN CONCENTRATIE,
ZICHT OP HET WATER

De letterlijke woorden van mevr. J. van Pinxteren de afgelopen
inspraakavond afgelopen 15 juni.

Met deze woorden en inhoud van het concept
ontwerpbestemmingsplan Water is uw plan voor het plaatsen van
twee arken/schepen aan de oostelijke zijde van bovengenoemd rak
strijdig, onlogisch en zeer onwenselijk.

REDENEN

A) Concentratie (dus niet de gewenste spreiding)

Het bovengenoemde rak (tussen brug 65 en 66) meet ongeveer 170
meter. In het rak liggen op dit moment 9 woonarken/schepen en
bedrijfsschepen. Als er twee arken tussen geplaatst moeten worden
betekent dat:

- 1) verplaatsen van de bestaande arken/schepen en het maken van
nieuwe aansluitingen etc.
- 2) De door u zelf gewenste afstand tussen de arken/schepen kan niet
gehandhaafd blijven
- 3) De gewenste afstand van 15 meter tot een brug wordt nu al niet
gehaald en zal kleiner worden

Dus: In tegenspraak met uw eigen uitgangspunten.

B) Zicht op het water (door U gewenst) zal geheel verdwijnen.

Dit gedeelte van de prinsengracht wordt druk bewandeld en 'befietst'
door Amsterdammers, dagjesmensen en toeristen. Het ligt aan het
Johnny Jordaanplein, Woonbootmuseum en de 9 straatjes. Door uw
plan is er, letterlijk, geen meter zicht meer op de gracht. En dat op
een locatie die een "trekker" van formaat is.

Dus: In tegenspraak met uw eigen uitgangspunten.

C) Veiligheid op het water.

De Prinsengracht is de drukst (of een van de drukste) vaarroutes van Amsterdam. Het rak (tussen brug 65 en 66) meet ongeveer 170 meter. Doordat de afstand van woonschip/ark van 15 meter tot de brug nu al niet gehaald wordt kunnen alleen door ervaren schippers op kleine pleziervaartuigen de linker en rechter doorgangen van de bruggen worden benut. Het scheepvaartverkeer maakt bijna uitsluitend gebruik van de 'hoofddoorgang'. Op dit moment is het rak met 2 rondvaartboten en 1 pleziervaartuig die in dezelfde richting varen 'vol'. Bij beide bruggen moeten de boten terrugslaan om verkeer uit andere richting voor te laten gaan. Afgezien van diesel uitstoot, herrie etc worden de woonschepen/arken **dagelijks** geraakt door onhandig manoeuvrerende (rondvaart) boten.

Kleine vaartuigen en de waterfietsen (de verhuur is vlakbij) raken veelvuldig in het nauw. Nogmaals het rak is slechts 170 meter!. In de huidige situatie is de ruimte tussen de woonschepen/arken de enige plek om uit te wijken en voor elkaar te wachten. Met nog meer woonschepen/arken is deze mogelijkheid volledig verdwenen. Een onwenselijke en gevaarlijke situatie op dit druk bevaren stuk gracht. Informeer u vooral bij waternet en waterpolitie over dit onderwerp!.

Dus: In tegenspraak met uw veiligheidsbeleid.

Vanzelfsprekend zal ik bovengenoemde punten ook in de rest van de procedure inbrengen. Dat betekent bij de inbrenging zienswijze en eventuele juridische procedures.

Oplossing. Het volgende rak, richting de Amstel, meet ongeveer 300 meter en daar ligt geen enkele woonboot. misschien volgt dit uit een vorig bestemmingsplan. Gezien het huidige ontwerpbestemmingsplan kunt u dat dan veranderen. Dat past uitstekend in uw doelstelling van spreiding.

Hier zijn wij mee eens.

Familie Hunting

PRINSEN GRACHT 481

1016 HP AMSTERDAM

27/6/2011

H. L. J. M. Hunting



Inspiraakreactie van mevrouw Freud en mijnheer Prins
Haarlemmerdijk 133
1013 KG Amsterdam
Datum: 8 juni 2011

Op woensdag 8 juni 2011 hebben de heer en mevrouw Prins en Freud de volgende reactie gegeven op het concept-ontwerp bestemmingsplan Water in aanwezigheid van de heer Joop Gerrits, projectmanager en de heer Quinten Niessen, Watercoördinator:

Allereerst hebben mijnheer en mevrouw aangegeven dat bij het afperken van het aanduidingsvlak van de toegestane functie rekening moet worden gehouden met de erfpachtgrenzen van hun waterperceel.

Aangezien mijnheer en mevrouw een reparatiewerf hebben verzoeken zij om binnen de grenzen de functie van bedrijfsvaartuigen toe te staan.

Voor het vaststellen van de toegestane Milieuhinderwetcategorie zal Quinten Niessen contact opnemen met de Milieudienst om na te gaan welke milieuvergunning is verstrekt.

In verband met het aanvaren van de te repareren boten verzoeken mijnheer en mevrouw om het aanduidingsvlak voor de bedrijfsvaartuigen voor hun deur in zuidelijke richting op te rekken tot 30 meter.

Geconstateerd is dat dhr Buwalda een tijdelijke ligplaatsvergunning heeft ontvangen die hem recht geeft op een alternatieve ligplaats als het nieuwe bestemmingsplan Water is vastgesteld.

De heer Niessen zoekt uit hoeveel ligplaatsvergunningen ten zuiden van het erfpachtdeel van de heer en mevrouw Prins en Freud zijn afgegeven.

Mevrouw Freud en mijnheer Prins wijzen op de doorvaartprofielen en verwachten dat de nieuwe alternatieve aanduidingsvlakken in de Bickersgracht niet mogelijk zijn.

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Johan Oomen en Veronique van Stokkom

Inspiraakreactie
Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Naam: A.P.M. Baede
Adres: Oostenburgervoorstraat 218-220, 1018 MR Amsterdam
Telefoonnummer: 020 625 8173
Emailadres: fons.baede@upcmail.nl
Namens: bewoners Pakhuis Oostenburg

Inspiraakreactie:

Doel: opnemen in het Bestemmingsplan Water van de verplichting tot onmiddellijke aansluiting op de riolering voor woonboten die een alternatieve ligplaats krijgen toegewezen.

Toelichting: sinds begin 2005 mogen woonboten met een vaste ligplaats geen huishoudelijk afvalwater meer lozen op het oppervlaktewater. Amsterdam is bezig met de implementatie van dit voorschrift en voorzien wordt dat pas in 2016 alle woonboten aangesloten zullen zijn op de riolering.

In para. 9.6 van het concept-ontwerpbestemmingsplan wordt aandacht aan de riolering besteed maar deze paragraaf maakt niet duidelijk of woonboten die een alternatieve ligplaats krijgen toegewezen ook direct worden verplicht tot aansluiting op de riolering. Evenmin is duidelijk of alle aangewezen alternatieve ligplaatsen daartoe zijn uitgerust.

De Oostenburgervaart is een stuk gracht dat aan noord- en zuidzijde is afgesloten en alleen via de nauwe Oostenburgerdwarsvaart met open water is verbonden. Verversing en doorstroming van het water is dus traag. In de Oostenburgervaart zijn 24 (!) alternatieve ligplaatsen voorzien. Het is o.i. dan ook essentieel dat de woonboten op deze ligplaatsen direct op de riolering worden aangesloten en dat dit een harde eis is bij aanvaarding van een alternatieve ligplaats.

Wij zijn van mening dat dit expliciet in het Bestemmingplan moet worden vermeld, niet alleen voor de Oostenburgervaart maar voor alle alternatieve ligplaatsen.

Onderwerp: "GELDERSEKADE"

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de GelderseKade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de GelderseKade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de GelderseKade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de GelderseKade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, máár het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.

De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de GelderseKade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de GelderseKade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanvullende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de GelderseKade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: ...M. ten Cate...(SHIP CHANDLERS WAREHOUSE).....

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
t.a.v. de heer N. Karsijns
Antwoordnummer 10066
1000 PA Amsterdam

Amsterdam, 28 juni 2011

Betreft: bezwaarschrift steigerplaats Noordermarkt

Geachte heer Karsijns,

Tegen het voornemen om voor rondvaartboten een steiger te plaatsen in de Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt heb ik ernstige bezwaren.

Dit vanwege:

- overlast in mensen en geluid op en rondom de steiger;
- nog meer drukte en lawaai op de gracht door de aanleggende en wegvarende rondvaartboten;
- 's avonds en 's nachts overlast van pleziervaartuigen die afmeren voor horecabezoek en van (rumoerige) toeristen die de steiger gaan gebruiken als verblijfplaats.

Hoogachtend,

Thea Commijs

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor ~~het~~ geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H.D. CHRISTOPHERSENAdres: WITTENBURG GRACHT 45

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Ene H.M. Pans Adres: Wittenburggracht 31

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J.G.v. Sermond

Adres: Kattenburgerhof 95

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: T. Meininger

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M. Prins

Adres: Kattenburgerhof 75

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: E.F.R. HERRAETS

Adres: OLIFANTSWERF 60

Onderwerp: voorlichting gevraagd over concept-ontwerp bestemmingsplan Water
Urgentie: Hoog

Geachte heer Karsijns,

Via onze voorzitter dhr. Beuk en via buurtvergaderingen kwam mij de wijzigingen bestemmingsplan water van de Geldersekade ter ore.
Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

*Er was 15 juni op de inspraakavond slechts een beperkte mogelijkheid tot reactie.

*Het concept-ontwerp bestemmingplan water voor de Geldersekade laat ruimte open voor veel meer wijzigingen en onduidelijkheden dan het planvormingsproces aan de orde zijn geweest.

*Het is onduidelijk of het maximaal aantal boten van 19 blijkt en wat voor boten dit zullen zijn is niet duidelijk.

*De uitbreiding is een horizonvervuiling van een van de oudste monumentale grachten van amsterdam en zal een versterkende werking geven van de reeds sterk toegenomen "walkant-criminaliteit" met bijbehorend passanten vandalisme.

*Om de relatief kleine Geldersekade nu te gebruiken als opslag voor woonschepen die elders al een ligplaats hebben gaat erg ver.

Dit feit en de reeds aanwezige overbelaste verkeersdruk aan beide kadekanten en het in mijn ogen al totaal overbelaste locale milieu zullen hiervan niet beter worden.

Er is nu al vaak escalatie waardoor vele bewoners een afname ondervinden in hun welbehagen en woongenot. De maat is reeds overvol en zal nog naar beneden bijgesteld dienen te worden.

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

afgehoord: 

Geachte heer Karsijns,

Het ontwerp bestemmingsplan Water is een enorme nota, waarvan ik de hoofdlijn graag onderschrijf en dus steun: helderheid in het gemeentelijk beleid mbt allerlei voorzieningen op en aan het water in Amsterdam.

Meer specifiek stelt het plan voor de steiger in de Lijnbaansgracht nabij de brug van de Weteringstraat (en daarmee tevens achter ons huis, Weteringschans 119) een specifieke taak te geven als opstapplaats. Als ik het goed begrepen heb wordt daarmee bereikt dat de steiger ook echt vrijgehouden kan worden. Dat bevalt ons zeer, want het ergert ons al een paar jaar dat de bestaande steiger 'bezet' wordt door boten als permanente ligplaats, waardoor het op- en afstappen wordt belemmerd.

Het enige dat wij ons afvragen is waarom de steiger zoveel groter moet worden dan de huidige. Het is op de kaart wat moeilijk leesbaar, maar de indruk die het geeft is dat de steiger in de plankaart drie keer groter is ingetekend dan de huidige en bijna éénderde van de breedte van de gracht gaat innemen. Onze vraag is waarom dat nou nodig is? Waarom is de huidige steiger niet groot genoeg?

U verder alle succes met uw plan toewensend, teken ik met vriendelijke groet,

Berend Jan Lanzenberg

Onderwerp: Bezwaar Steiger Noordermarkt

CHIEF, BUREAU	2
afgeeft:	

Geachte heer Karsijns,

Naar aanleiding van de op- en afstapplaats op de Noordermarkt wil ik graag mijn bezwaar optekenen. Onderstaand puntsgewijs mijn bezwaren.

- Het is belachelijk dat twee mensen met hun boot weg moeten voor de plannen van de gemeente;
- Het wordt te druk met toeristen;
- Op andere plekken waar steigers zijn blijkt om de drie minuten een rondvaartboot aan te leggen;
- Overlast van rondvaartboten en aanleggende plezierboten;
- Charme van het plein gaat naar de mallemoer (verleidsepleinisering);
- In het plan van de gemeente staat dat een boot er ca. 7 minuten voor nodig heeft om aan te leggen, mensen uit of op te laten sappen en weer te vertrekken. De hele tijd staat die motor aan, vaak op volle toeren om tegen de steiger gedrukt te blijven.
- De Noordermarkt is een klankkast.
- Op plekken in de stad waar al eerder steigers zijn gerealiseerd melden bewoners ook last van plezierboten die aanmeren en lawaaioverlast (muziek) geven tot in de late uren.
 - Het stadsdeel zegt dat er handhaving komt om de pleziervaart van de steigers weg te houden. Maar de Centrale Stad die daarvoor moet zorgen weet van niks. Ze hebben nu al mensen tekort. Je denkt toch echt niet dat die de hele nacht op de Noordermarkt boeten gaan wegsturen? Dat is dweilen met de kraan open;
 - Er komen 46 steigers, maar geen extra toezicht. Er is geen plan voor handhaving, en ook geen budget;
 - De Noordermarkt is een prachtig, rustig, leeg plein. Als je daar verkeersstromen aan toevoegt, ben je je plein kwijt;
 - Er ligt al een steiger bij het Anne Frankhuis, bij de Roode Hoed, bij het huis met de Hoofden en aan de Herenmarkt. Vanaf al die plekken loop je in een paar minuten naar de westelijke Jordaen.
 - Het steigerplan geeft een toename aan vaarbewegingen, terwijl het nu al te druk is op de Prinsengracht. Er zijn veel incidenten;
 - De parkeerdruk aan de Prinsengracht is groot. Toch zullen er wel parkeerplaatsen verdwijnen als de steiger er komt. In het plan wordt daar niet over gesproken.
- Milieu/ fijnstof.

Ik dank u voor uw aandacht.

Alexander Ferron

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: B. Beersma Adres: Wittenburgersdijk 2

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: B. H. Claggen

Adres: Kattenburgervaart 67

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M.M. de Rooy

Adres: Wittenburgerkade 50

Aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum
 T.a.v. de heer N. Karsijns
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

REF: 11-42660	11-42660
REF: 11-42660	11-42660
REF: 11-42660	11-42660
REF: 11-42660	11-42660

datum

onderwerp Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water
 28 juni 2011

Geacht dagelijks bestuur,

Wij ondersteunen de ambitie van het dagelijks bestuur om tot een apart bestemmingsplan voor het water te komen. Te lang is het water in de binnenstad als 'restruimte' beschouwd en met dit plan krijgt het water de status die het toebehoort.

Op- en afstaplocaties

U kent de mening van de Kooij-Groep over het aan te leggen netwerk van op- en afstaplocaties: **van ons hoeft dat niet**. Wij varen als oudste rederij van Amsterdam al 90 jaar door de grachten en hebben eigenlijk nooit problemen ondervonden bij het laten in- en uitstappen van passagiers langs de kant.

Wel is het zo dat het aantal strekkende meters lege kade in de loop der jaren flink is afgenomen door de aanwezigheid van woonboten en afgemeerde pleziervaartuigen. Daarom pleiten wij dan ook voor:

1. Een **actiever beleid om op meer plaatsen woonboten te verwijderen**, anders dan alleen op de notoire nautische knelpuntenlocaties en de twee genoemde pleinen. Dit zal ook het gewenste zicht op het water ten goede komen. Te koop staande woonboten kunnen worden aangekocht door het stadsdeel en op een nieuwe locatie, zoals de Dijksgracht, worden doorverkocht aan geïnteresseerden. Daarnaast roepen wij u op om meer ruchtbaarheid te geven aan de mogelijkheid om vrijwillig te verplaatsen bij de wens tot vergroting van de woonboot.
2. **Meer locaties waar het verboden is pleziervaartuigen aan te meren**. Net als in smalle grachten zou ook op de bredere grachten altijd één zijde vrij moeten zijn.

Natte Damrak

Als Kooij-Groep hebben we eerder laten weten, hoewel dus geen warm voorstander, dat we kunnen leven met een **op- en afstapvoorziening** 'op een goed gekozen locatie' in het Natte Damrak. Ambtelijk hebben we altijd begrepen, toen we daar naar vroegen, dat deze aan de kopse (noordelijke) kant van de politiesteiger gesitueerd zou worden. Op de plankaart is deze steiger nu echter tot onze grote schrik aan de lange zijde van de politiesteiger gesitueerd, recht tegenover onze eerste twee aanlegsteigers. **Hier tegen maken wij groot bezwaar.** Al eerder hebben we laten weten dat we deze locatie onacceptabel zouden vinden, omdat wij dan met het manoeuvreren van onze grote rondvaarbotten van **22 meter** in de problemen komen, wanneer er bij de op- en afstapsteiger is aangemeerd. Dit probleem is nog groter wanneer er rondvaartbotten aan de kopse kant van de steigers zijn afgemeerd (zie verder).

Nu is het zo dat de grens van de plankaart dwars door het Natte Damrak loopt, omdat het grootste deel nog onder groot stedelijk gebied valt in verband met de aanleg van de Noord/Zuidlijn, een grootstedelijk project dat de komende jaren nog grote invloed heeft op de inrichting en gebruik van dit water. Wij vragen u daarom **het Natte Damrak vooralsnog uit dit bestemmingsplan te halen**, zoals u dat ook en met dezelfde redenen met het Open Havenfront en het Oosterdok heeft gedaan.

Visie Natte Damrak (in voorbereiding)

Hiermee willen we niet onze bereidheid intrekken mee te denken over een goede locatie voor een op- en afstap voorziening in het Natte Damrak, maar we vinden dat dit meegenomen moet worden in het inrichtingsplan voor dit rak dat momenteel in een vroege fase van voorbereiding is. De eerste gesprekken hierover vonden dit voorjaar plaats en zullen in het najaar worden vervolgd. Naast een locatie voor een op- en afstap voorziening, zouden kunnen worden meegenomen: **herstel van de oude steigerstructuur van de twee rederijen van voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn**, vernieuwing van alle steigers ten behoeve van een positieve uitstraling, mogelijkheden om afscheid te nemen van de politiesteiger die veelal oneigenlijk wordt gebruikt voor het parkeren van privé auto's, het elektriciteitshuisje, de fruitstal en de plannen van de Beurs van Berlage.

Concreet vragen wij u dus het Natte Damrak vooralsnog uit het concept-ontwerpbestemmingsplan Water te halen en wanneer de toekomstige inrichting van dit rak is vastgesteld, **rekening houdend met de diverse belangen en initiatieven**, dit apart vast te stellen dan wel vast te leggen in het aanliggende bestemmingsplan wanneer dit toe is aan reguliere vernieuwing.

Voor de goede orde laten wij u weten dat op de huidige plankaart slecht **zes** van onze rondvaartbotten zijn ingetekend en wij hier altijd een **ligplaatsvergunning voor negen rondvaartbotten hebben gehad**. Naast de ligging aan weerszijden van steiger 1 tot en met 3 (ingetekend), zijn ook de **kopse kanten van onze steigers** vergund om aan te liggen. Wij weten niet beter dan dat dit ook nu nog het geval is.

Daarnaast heeft u ons **bedrijfsvaartuig langs de walkant aan de zijde van de Beurs van Berlage** niet ingetekend. Reeds voor de Tweede Wereldoorlog lag hier een tjalk met dezelfde functie als de huidige boot, die hier ook alweer meer dan 20 jaar ligt. Het bedrijfsvaartuig speelt een belangrijke rol bij het **onderhoud en de bevoorrading** van de rondvaartboten. Wij weten niet anders dan dat we voor dit schip een ligplaatsvergunning voor bedrijfsvaartuigen hebben.

Amstel

Op de Binnen Amstel tenslotte, juist ten westen van onze Rederij Hof van Holland, heeft u een op- en afstapvoorziening ingetekend. Wij menen dat deze locatie hiervoor **nautisch gezien zeer ongeschikt is**, omdat het hier om het **smalste deel van de Binnen Amstel** gaat. Wij hebben begrepen dat pas na de vaststelling van de voorstellen voor deze op/afstapvoorziening de doorvaartprofielen zijn vastgesteld.

Aan de overzijde krijgt Hotel L'Europe ook een steiger met aanmeermogelijkheden en als daar momenteel een werkboot aanmeert ten behoeve van de werkzaamheden voor het hotel, wordt deze daar nu al door Waternet verzocht weg te gaan in verband met de doorvaartbelemmering richting Rokin en Singel / Bloemenmarkt. Daarnaast denken wij dat het gevaarlijke situaties kan opleveren om vlak na de lange, donkere en bochtige doorvaart onder het Muntplein, een aanlegmogelijkheid te bieden. Tenslotte moeten wij op dit zelfde smalle gedeelte van de Amstel met onze eigen rondvaartboten manoeuvreren om aan te meren bij onze direct naastgelegen steigers.

Wij verzoeken u in dit rak naar een **alternatieve locatie** te zoeken. Als suggestie geven wij u mee: **het eerste deel van de Kloveniersburgwal** (in het verlengde van de Halvemaansbrug), **tegenover het Doelenhotel**. Volgens zijn hier geen nautische bezwaren te verwachten en de loopafstand naar het Rembrandtplein e.o. is hetzelfde. Op de inspraakavond in de Beurs van Berlage op 15 juni jl. vond een medewerker van Waternet dit een goed alternatief.

Wij zijn graag bereid onze bezwaren mondeling toe te lichten en danken u voor uw aandacht.

Met vriendelijke groet,

Namens de heer A. Kooij, directeur



Guido Frankfurter,

C

Stadsdeel Centrum
t.a.v. de heer N. Karsijns,
Amstel 1
1011 NP Amsterdam

Amsterdam, 29 juni 2011.

Betreft: Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Het hoofddoel van de nota "Visie op het Water" is de relatie met het water te versterken. De werkgroep Water van het Wijkcentrum d'Oude Stadt deelt deze Visie.

De voorgestelde maatregelen om dit doel te bereiken zijn echter tegenstrijdig: Om op de ene plek meer zicht op het water te krijgen wordt dit zicht elders beperkt. Dat is niet logisch.

Met andere woorden wij vinden dat noch de boot- noch de walbewoners onnodig geconfronteerd mogen worden met verplaatsingen van woonboten. Immers: bootbewoners willen geen andere ligplaats en walbewoners (bijvoorbeeld aan de Geldersekade en aan de Kattenburgervaart) willen geen woonboot voor hun pand, omdat dan "hún relatie met het water" verdwijnt!

Woonboten moeten niet verplaatst worden naar plekken waar nu geen woonboten liggen, zeker niet als daar mensen wonen.

Toch is er behoefte aan lucht op overvolle plekken. Het is gewenst dat er meer ruimte tussen de woonboten komt en dat ze verder vanaf de (historische) bruggen komen te liggen.

De afstand van 10 meter tot een brug dient gehandhaafd te worden vanwege het ruimtelijk effect en de veiligheid.

Meer ruimte op het water betekent terugbrengen van het aantal woonboten in de grachten. Sinds enige jaren zijn er woonbootbewoners die, om hun moverende redenen, willen vertrekken en hun boot **te koop** zetten. Dát is het moment waarop de **overheid die boot, tegen een redelijke prijs, kan opkopen.**

Maatwerk is vereist.

Het uiterlijk van de boot kan een criterium zijn, omdat het in de historische binnenstad gewenst is om (historische) woonschepen te hebben in plaats van arken.

Het kan ook zijn nut hebben om het gebruik te controleren: woning of opslag van goederen. En ingrijpen, als de functie niet juist is. Ook dat schept ruimte op het water. /2

De functie van hotelboot dient niet toegestaan te worden in het bestemmingsplan. Er is een schaarste aan ligplaatsen. Jarenlang mocht er aan de woonfunctie van de woonboten niet getornd worden. Daar is een kentering in gekomen. Eigenaren willen hun woonboot verhuren als short stay of een hotelfunctie aan de woonboot geven. Dit is in strijd met de woonfunctie en het is als het ware woningonttrekking. Wij zijn van mening dat de boot verkocht dient te worden als de eigenaar er niet meer op woont, dat er geen andere functie mag komen dan wonen en dus geen exploitatie als hotel, B&B of Short Stay. Voor het stadsdeel ligt hier de mogelijkheid **de boot op te kopen**, het aantal woonboten geleidelijk aan te verminderen en ruimte op het water te creëren.

NB Hoe is het aantal (43) Short Stay boten te controleren?

In de Visie staan ook **op- en afstapvoorzieningen**. Wij zijn tegenstander van het creëren van opstapvoorzieningen op plekken waar woonboten liggen, die daarvoor verplicht verplaatst dienen te worden. Ook zijn wij tegenstander van verplaatsing van boten naar plekken, waar omwonenden overlast kunnen ondervinden. Omdat de handhaving steeds moeilijk is uit te voeren, kunnen deze voorzieningen **alleen daar komen, waar geen overlast ondervonden** zal kunnen worden.

Tenslotte zijn wij tegenstander van privatisering van de steigervoorzieningen.

Bedrijfsvaartuigen nemen veel ruimte in. Bovendien liggen vaak meerdere boten om bedrijfsvaartuigen dan is toegestaan of ze liggen zelfs dubbel afgemeerd. Voor bedrijfsvaartuigen slechts ligplaatsen buiten de binnenstad bestemmen verdient de voorkeur.

In de toekomst zouden wij graag weer zien, dat het water terugkomt in de buurtbestemmingsplannen in plaats van in een facetbestemmingsplan Water. Zo valt per buurt aanpassing aan de omgeving beter te regelen.

Tenslotte:

De inspraakavond op 15 juni verliep goed. Maar er is veel gezegd en geschreven. Er zijn veel gelijkkluidende reacties van zowel boot- als walbewoners.

Daarom vragen wij u dringend: deze reacties serieus te nemen en iets mee te doen!.

Kortom:

Wij hopen de resultaten van de huidige inspraak terug te vinden in een gewijzigde versie van het Ontwerpbestemmingsplan. Een toekomstige zienswijze hoeft dan geen herhaling te zijn.

Vriendelijke groeten,

Namens de Werkgroep Water van het Wijkcentrum d'Oude Stadt

H.E. van Nierop

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water'

Geachte heer Karsijns,

In het kader van de bestemmingsplan procedure voor het bestemmingsplan water ontvangt u hierbij de zienswijze van de fam. Kerkelaan van Scheepswerf Koning William. Wij hebben kennis genomen van het Bestemmingsplan water en zijn eerlijk gezegd heel erg geschrokken. In het voorliggende concept krijgt de Scheepswerf Koning William namelijk een zeer smalle strook water die gebruikt kan worden voor bedrijfsdoeleinden. Deze smalle strok is te klein om te gebruiken voor de bedrijfsvoering van de werf.

Bovendien staat deze maatvoering haaks op (I) het gebruik wat al sinds de bouw van de werf gemaakt wordt, (II) de uitgangspunten in het vorige bestemmingsplan en (III) de toezegging die gedaan is in de commissievergadering van 14 september 2010 na inspraak van Coen Kerkelaan. Deze 'wachtkamer van de Werf' is van cruciaal belang voor de bedrijfsvoering van de werf.

De maatvoering van een voor de werf benodigd water oppervlak voorziet in 60m X 30m aan de voorzijde en een strook van parallel aan de zijkant van de werf. Zie bijgevoegde tekening.

Ten aanzien van de bestemming verzoeken wij u een bestemming te geven die recht doet aan het historische en huidige gebruik wat betreft aantal ligplaatsen, bedrijfsvoertuigen en steigers. Art. 4.4.1 van de Bestemmingsplanregels biedt te weinig ruimte voor een reële bedrijfsvoering.

Stadsdeel Centrum heeft verscheidene ken aangegeven de Scheepswerf Koning William te willen behouden. Graag zouden wij u dan ook willen verzoeken de benodigde acties te ondernemen om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken.

Met vriendelijke groet,

Fam. Kerkelaan

Aan Stadsdeel Centrum Amsterdam
T.a.v. de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Datum: 28 juni 2011.

Betreft: Inpraakreactie Bestemmingsplan Water



Geachte heer Karsijns,

Naar aanleiding van het concept ontwerp bestemmingsplan Water wat vanaf 19 mei ter inzage is gelegd en uw schrijven van d.d. 23 mei 2011 wil ik de navolgende reactie indienen op dit concept ontwerp.

Het ontwerp bestemmingsplan Water gaat uit van het opheffen van de ligplaats in de Prinsengracht (Amstelveld) nr. 33 met als reden de relatie van de plekken met het water te herstellen en is de ligplaats "wegbestemd" om op deze plaats een op- en afstapvoorziening te maken.

Ik teken nadrukkelijk bezwaar aan tegen de gepubliceerde plannen om de navolgende redenen:

1. De huidige woonboot is in overleg met stadsdeel centrum en overige betrokkenen getekend waarbij juist de relatie met de omgeving én het water leidend waren voor het ontwerp (hoogte / kleur / ramen). Waarop bouwvergunning is verleend.
2. De zichtlijnen van het Amstelveld in relatie met de Amstelkerk en de ruimte van het plein zijn meegenomen in het ontwerp, zodat een natuurlijke relatie met de omgeving is ontstaan en er geen verstoring van de omgeving is.
3. De waarde van de woonboot is met name bepaald door de plek waar deze ligt. Doordat het ontwerp en de verschijningsvorm specifiek is afgestemd op de omgeving (zie 1 en 2) is de waarde bepaald.
4. Er rust een hypotheek op de woonboot van 500.000€. deze is door ABN-Amro verstrekt op basis van de bovenstaande punten. De waardevermindering van de woonboot op een andere plek is dusdanig dat dit ook voor de hypotheekverstrekker onacceptabel is en verstekkende gevolgen zal hebben.
5. De sociale cohesie met de plek is erg groot. Mijn moeder (85 jaar en verzorgingsbehoevend) woont in de woonboot op Prinsengracht 1123p en ik heb een garage aangekocht op Prinsengracht nr. 874.
6. De waarde van deze garage wordt minder, omdat de combinatie van woonboot met parkeergelegenheid niet meer geboden kan worden.
7. Het argument dat er geen parkeerplaatsen aanwezig zijn op het gedeelte van nr. 33 is geen steekhoudend argument. Op ieder andere willekeurige plek kunnen

parkeerplaatsen opgeheven worden om de zogenaamde relatie tussen wal en water niet te belemmeren.

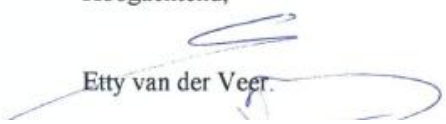
8. Het ontwerp bestemmingsplan Water en het opheffen van mijn ligplaats leidt voor mij tot onaanvaardbare schade. Onder andere door waardevermindering en het fysiek verwijderen van de sociale cohesie.
9. Het voornemen om op de locatie van Amstelveld 33 een op- en afstapvoorziening te maken zal leiden tot een onveilige situatie bij het manoeuvreren van de schepen die gebruik willen maken van deze voorziening. De locatie is té dicht bij de brug en de schepen hebben geen overzicht en te weinig manoeuvreerruimte.
10. Wanneer er een op- en afstapvoorziening gerealiseerd zou moeten worden dient deze in het midden van het rak (tussen de twee bruggen) gesitueerd te worden. Een nadere onderbouwing hiervan volgt.
11. In uw brief van 23 mei 2011 refereert u aan een brief van 16 oktober 2009 (zonder kenmerk) gericht aan "de heer/mevrouw E. Van der Veer". Deze brief herken en erken ik niet. Op genoemde datum was ik gehuwd met de heer Zandt en werd ik ook als zodanig aangeschreven en benaderd. De brief van 16 oktober 2009 is mij niet eerder ter hand gesteld en ik heb er ook geen nota van kunnen nemen. Hierdoor ben ik pas op 19 mei mondeling geconfronteerd met het voornemen om de ligplaats op te heffen. Ik heb de woonboot in een scheidingsprocedure (maart 2010) gekocht voor 500.000€ en was niet op de hoogte van de plannen. Hierdoor leid ik schade.
12. De woonboot is reeds lange tijd in mijn bezit. Vorig jaar nog is zelfs de ligplaatsvergunning verlengd. Overigens ook zonder melding te maken van dit plan. Daarom ben ik van mening dat het huidige ontwerp bestemmingsplan Water niet in stand kan blijven.

De voorgenomen regeling voor mijn woonboot in bestemmingsplan Water leidt tot grote schade waarvoor ik Stadsdeel Centrum aansprakelijk stel in het kader van afdeling 6.1 Wro. mocht het Stadsdeel Centrum de voorgenomen plannen doorzetten.

Ik ben van mening dat de argumenten die geleid hebben tot het ontwerp bestemmingsplan Water niet volledig zijn en niet het nautisch technisch aspect hebben meegenomen. Bovengenoemde argumenten en redenen zijn en zullen in het vervolg proces indien nodig nader worden onderbouwd.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,


Etty van der Veer.

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Yvonne de Kest

Adres: 3^e Wittenburgendwarsk. 77⁺

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Kevin Laard

Adres: WITTENBURGER GRACHT 9

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: G.S. Miedema

Adres: J. Witheijnstr. 58

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: C. Meijer

Adres: De de Wittenburgsch 36

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheids oogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: BC Scheluum Adres: Oudekerkweg 64

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: E. A. Haasteyn ingv. Adres: Jacob Burghvaalste 2a, 1018 WA

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M.F.L. Meijnders

Adres: Jacob Burggraafstraat 139

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: **H.T.H.M. KEIREN**

Adres: **WITTENBURGERKADE 54**

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. VAN GEESE Adres: WITTENBURGERKADE 79

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. VAN GEESE

Adres: WITTENBURGERKADE 79

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Jan B. B. B.
INGEROMEN

Adres: Olifantsweg 26

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: *B. van der Vliet*

Adres: *Wittenburg*

Stadsdeel Centrum

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: R. Snyder Adres: Wittenburgerkade 26

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: E. Bogten

Adres: Kattenburgerlaan 65

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Margje Muurling Adres: Jacob Burggraafstraat 29

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: ...Fam. van Dijk..... Adres: ...Leeuwenwerf 10.....

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M.J.M. WINNUYSTAdres: WITTENBURGERKADE 36

Ondertekenen en svp inleveren: brievenbus Wijkcentrum/Oosterkerk, uiterlijk aanstaande maandag 27 juni!

Of ondertekenen en opsturen (uiterlijk 28 juni) aan: Stadsdeel Centrum, tav N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam (postzegel niet nodig)

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Thelma Neleman

Adres: Kattenburgerhof 99

Handtekening:



Datum: 25-6-2011

BIJLAGE

Thelma Neleman
Kattenburgerhof 99
1018 KG Amsterdam
020 6946862
t.neleman6@upcmail.nl

Al weer 6 jaar woon ik op de Kattenburgerhof. Ik heb een koopwoning. Deze woning heb ik mede gekozen om zijn unieke locatie, in een stukje vergeten Amsterdam. Ik ervaar de stilte, de harmonie, de lege, brede ruimte en de zuivere lucht van de Kattenburgervaart als een weldaad, als ik vanuit de drukke Wittenburgergracht door de onderdoorgang de Wittenburgerkade op loop.

Helaas blijkt u, stadsdeel Centrum, dit gebied niet te zijn vergeten. Voor u betekent deze leegte als pure ervaring niets: u ziet deze leegte alleen maar als een geschikte plek om uw plan, dat is vrijwillige woonbotenverplaatsing, in uit te voeren. Dit plan wordt nu getoetst aan de werkelijkheid. Die werkelijkheid is:

1. ik (en velen met mij) zie uw plan als een verslechtering van mijn leefomgeving en wil die boten gewoon niet in de vaart, waaraan ik woon, om bovengenoemde redenen. U dient daar rekening mee te houden.
2. waarom mogen diverse grachten in de grachtengordel wel woonbootvrij zijn en de Kattenburgervaart niet? Moet die als dumpplaats gaan fungeren? Dat is pure discriminatie!
3. als de Eilandenboulevard een toeristische route wordt, zullen ook de toeristen de stilte, harmonie en de lege, brede ruimte van de Kattenburgervaart zoals hij nu is, als een weldaad ervaren. Heeft u daar wel eens bij stilgestaan?
4. door nieuwe ligplaatsen te maken op de bestaande ligplaatsen van pleziervaartuigen, waar de rest van de Kattenburgervaart mee vol ligt, snijdt u in eigen vlees. Waar moeten die bootjes allemaal naar toe? Naar het lege voorste gedeelte? Dat willen de bewoners daar weer niet. En zo blijven we aan de gang.
5. de wethouder RO wil woonbootbewoners "verleiden tot verplaatsing". Ik vind dit vreemd. Het is niet reëel en getuigt van regentesk gedrag, bedilzucht. Woonbootbewoners kunnen zelf hun zaakjes wel regelen, als ze ergens anders willen liggen.

Samenvatting:

1. Voor de Oostelijke Eilanden: maak nieuwe ligplaatsen op plekken, waar de bewoners het mee eens zijn, zoals langs Dijkgracht-Oost en aan het Oostenburgereiland.
2. maak aanlegsteigers voor toeristische en logistieke waterroutes op plekken, waar geen woonboten liggen. Die zijn er genoeg.
3. Een wens van veel bewoners: maak drijvende eilanden in het brede gedeelte van de Kattenburgervaart. De watervogels zullen u dankbaar zijn! Dat is een verrijking van de leefomgeving: uitbreiding van het groen naar het water.

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: E. N. Stens Adres: Leemansweg 17

Plaatsen woonruiken in de Kattenburgswaart

Dit kan onveilig situatie in de volgende functie
aanduidingsvlakken gelegen tussen 3^e Wittenburgdwarsstraat
en Jacob Bruggraafstraat en Bootstraat.

Doordat de woonruiken dicht tegen bestaande bebouwing
komen te liggen, ontstaat er steegvorming en de
binnentuinen worden aan een kant afgesloten. Dit
belemmert de doorkijk waardoor de sociale controle
verloren gaat.

De steegvorming biedt prima gelegenheden voor hangjongeren
mit de buurt wat tot overlast gaat leiden. Tevens geven
de beschutting van de steegen gelegenheid tot criminele
activiteiten.

De steegen zijn gelegen aan doorlopende fiets- en wandelpaden
(bij de bruggen) die een verbinding vormen tussen de eilanden
Kattenburg en Wittenburg. Inwoners kunnen gebruik maken
van de steegen bij hun overvallen en kunnen gemakkelijk
hier de steegen en binnentuinen ontsnappen. Ook door de
verminderte zichtlijnen en sociale controle geeft dit
gelegenheid tot inbraak.

Verder wil ik u erop wijzen dat de kades nu al gebruikt worden
voor hangjongeren en criminele om weg te komen, ontsnappen
aan de politie (motor) doormiddel van hun scooters. Dit kunt u
bij de politie navragen.

Met vriendelijke groet,
C. W. Steers

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: H. M. V. ALTENA..... Adres: MARINIERSKADE 44.....

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. Ait Etaleb Adres: Ravenwerf 40



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: VAN ASPEREN DE BOER
 Adres: PRINSENGRACHT 160^I
 Telefoonnummer: 020 - 6270 222
 E-mailadres: certs@vanasperendeboer.nl
 Namens: mijzelf / ugenia / belwen

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

- Op- en afstaplocatie # 4 volstrekt fonte plaats, best
- 1) bocht aan vaars, geveer bts in
 - 2) laaien mede den vaarsse bocht
 - 3) meer vaarsverkeer, geluidshinder en vervuiling / milie
 - 4) ontsiering vanzicht umel righs- prummet van westerkerke

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: G. Stang Petechy

Adres: Wittenburgskade 84



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: F. DEFFESCHE
 Adres: PRINSENGRACHT 160
 Telefoonnummer: N.T.
 E-mailadres: CERTS[©] VAN OPENBARE DEBATE N.V.
 Namens: CERTS AMSTERDAM

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

OP- en AFSTAPLOCATIE VAARVERKEER
#4 TOV WESTERKERK SCHANDE:
gevaarlijk, lawaai, overstrooming, klimaatverandering
ONACCEPTABELE NIVEAUS VAN LAWAAI,
LUITSTOOT, GEVAAR OP ONGELUKKEN
REEDS NU VAAK AL BIJNA ERNOSTIG
AANVAANGL EN LEVELS BEDREIGEND
ZEKER GEZIEWEN WATERFIETSEN MET
STEBBER DIE NIET WENDBAAR OF STIEL
ZIJN.
MOETEN WE OP DODEN WACHTEN !!



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: C.R. Kerseboom
 Adres: Leuvenwek 19 1018 JW
 Telefoonnummer: 06 2868 8164
 E-mailadres: lia.kerseboom@hotmail.com
 Namens: Bewoner

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

Wanneer je in de loop van een dag, avond of nacht langs de vaart loopt en de omgeving in je op laat werken, dan zie - ervaar - en weet je dat de Kattenbuigervaart nog niet bestemd is geweest voor woonbootlocatie: schoonheid v/h gebied, geluidsoverlast, vervuiling (stilstaand water), fysici. Doorzetten van plaatsing is pure verachting van de locatie en de leefbaarheid van de omwonenden, en bestuurselijk falen, alleen omdat je de positie in neemt om dit te doen in plaats van oplossingen aan te pakken, die wel aan de orde zijn.

28 JUNI 2011

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: O.J. de Jong Adres: Wittenburgervaart 33

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: B.F. de Jong Adres: 3^e Wittenburgervest 38

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Ewa Arntz

Adres: Ravenstraat 3

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonance en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: de VriesAdres: Leeuwenwerf 43

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Fam. MeijerAdres: Olifantswerf 39

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: W.C.A. VAN HULTEN Adres: WITTENBURGER KADE 40

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: de Reijnders Adres: Marinierskade 14

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoeverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: TORRENTA J.H.

Adres: Kattenburger hof 11

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

Waardevermindering van koopflats!

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

BBQ in de zomer.... geen was' drogen op het balkon. Planten komen onder roet te zitten.
Wittenburg is Moslim-gemeenschap. Bikini of topless recreëren niet gewenst

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

Privacy woonbootbewoners' nul, nul.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: *L.J. Hulzebos - Ietswaark* Adres: *Philantwerf 73*

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: JAAP DE KLERK Adres: WITTENBURGERKADE 35

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

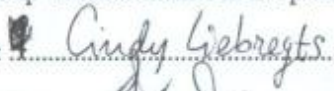
- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

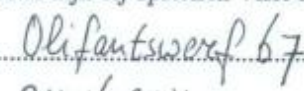
5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:  Cindy Gebreys

Adres:  Olifantswerf 67

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

D. Haile-Yohanes

Adres:

Jan Willemsstraat 8

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: M. C. Schut + T. B. Rieter Adres: Kattenburgerhof 62

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Mariëtte Walraven Adres: Wittenburgenkade 18

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. Saliman

Adres: 3 Wittenburgwaai 32

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: J.W. Roelofs Adres: Wittenburgerkade 21

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Theo + Nichola Kerkstra

Adres: Jan Willemsstraat 27

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: F. Schilmeijer

Adres: Kattenburgerhof 43

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. v. Es-SnipAdres: Wittenburgerkade 11

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Henk Buis

Adres: Olifantswerf 65

Stadsdeel Centrum
d.d. nr. 22-6-2011
Reg. nr. 2011-
Beh. amb./ald:
Projecten
Kopie aan:
archiefcode
document nr. 2011-4260
schied. bew.
afp. nr.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Stadsdeel Centrum
INGEGAVEN
27 JUNI 2011

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: Mevr. M. VRIEND, secretaris

Adres: Buiten Kadijken 18

Telefoonnummer: 020-6228775

E-mailadres: marianvriend@hetnet.nl

Namens: VvE De Gekroonde Valk

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

HET BESTUUR VAN DE VvE DE GEKROONDE VALK - 32 APPARTEMENTEN AAN DE NIEUWE VAART / BUITEN KADIJKEN VERTEGENWOORDIGEND - LAAT WETEN DAT HET INSTEMT MET DE PLANNEN ZOALS DIE VOORLIGGEN IN HET C-O-W, MET DE BESTEMMING VAN 3 x 24 UURS LOCATIE VAN DE NIEUWE VAART VAN DE HET MATROZEN HOF TOT AAN DE PELIKAANBRUG (= ZUIDOEVER).

NAMENS HET BESTUUR

HOUTHOFF BURUMAPostbus 75505, 1070 AM Amsterdam
Gustav Mahlerplein 50, Amsterdam

Aangetekend met handtekening retour
 Stadsdeel Centrum Amsterdam
 T.a.v. dhr. N. Karsijns
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

G. Aarts
 advocaat
 T 020 605 6981
 F 020 605 6702
 g.aarts@houthoff.com

Stadsdeel Centrum
datum: 28-6-2011
Regio:
Behandeld:
Projecten
Kopie aan:
archiefcode:
dossier nr.: 204-426
ontv. bez:
afgch:

Amsterdam, 27 juni 2011
 Onze ref. 660000323/6868044.2

INSPRAAKREACTIE BESTEMMINGSPLAN WATER

Dear Council,

On 11 May 2011 this Council announced the submission for inspection of the preliminary zoning plan 'Water' (the "**Preliminary Zoning Plan**") as from 20 May through 30 June 2011. As a result of that I timely submit a participation response by means of this letter against this Preliminary Zoning Plan on behalf of KanAm Grund Spezialfondsgesellschaft MbH ("**KanAm Grund**"). To this end KanAm Grund wishes to bring the following to your attention.

It should be noted that I am writing you in English because KanAm Grund does not speak any Dutch. If appreciated, I could provide you with a Dutch translation of this letter.

1. Introduction (facts and circumstances)

- 1.1. KanAm Grund is the owner of the parcels at Nieuwevaart 5-9 in Amsterdam, recorded in the land register as municipality Amsterdam, section O, numbers 4549 and 4550. A copy of the land registry map has been attached as **annex 1**.
- 1.2. An office building (the "**Office Building**") is situated on the parcel with number 4550. On the other side of Nieuwevaart, on the parcel with number 4549, the ancillary car park (the "**Car Park**") is located. An aerial photograph of the Office Building and the Car Park has been attached as **annex 2**. KanAm Grund leases the Office Building and the Car Park to the Municipality of Amsterdam (the "**Lessee**").
- 1.3. The Office Building and the Car Park fall within the land of the applicable zoning plan 'Oostelijke binnenstad' (the "**Zoning Plan**"). The same is true for the canal alongside Nieuwevaart (the "**Canal**"). The Zoning Plan does not permit that ships are moored alongside the quay of the Car Park. The Preliminary Zoning Plan, however, provides for

two moorings for houseboats and non-sailing commercial ships alongside the quay of the Car Park. KanAm cannot agree to this and will explain this below.

2. Unacceptable restriction of possibilities for using the Car Park

- 2.1. The Car Park is for the exclusive use by the employees of the Office Building. Motor vehicles of third parties are (in principle) not allowed. To this end the Car Park has a barrier and is fenced off from its surroundings by site separations (e.g. fences, pickets and greenery). The Car Park are therefore private grounds.
- 2.2. The Car Park, furthermore, is bounded by the Canal on the north side, by another adjacent car park on the east side, by Nieuwevaart on the south side and by the slope of the Kattenburgerbrug bridge on the west side. The Car Park, moreover, is (almost) entirely used for parking spaces. On either side of the Car Park there is therefore no (possibility for a) footpath, or space for pedestrians to go from and to the quay of the Car Park. If people wish to reach the Canal, the Car Park will therefore have to be crossed. A copy of a map on which the layout of the Car Park is marked, has been attached as **annex 3**.
- 2.3. At present KanAm Grund (as well as the Lessee) is therefore assured that the motor vehicles of the employees of the Office Building can be parked safely and with the exclusion (of motor vehicles) of third parties at the Car Park. As a result of the Preliminary Zoning Plan this situation will be changed (considerably) to the detriment of KanAm Grund.
- 2.4. As stated above, the Preliminary Zoning Plan provides for two moorings for houseboats and non-sailing commercial ships alongside the quay of the Car Park. The Preliminary Zoning Plan defines a houseboat – in brief – as a vessel that is mainly used as or is designated for one household. A non-sailing commercial ship is described as a: *"vessel including an object in the water, not being a sea-going vessel or an inland waterway vessel, mainly used as and designated for operating any business or exercising any profession or for carrying out social-cultural activities."*
- 2.5. On 16 June 2011 an informal consultation between the Municipality and KanAm Grund about the possible consequences of the Preliminary Zoning Plan for the land of KanAm Grund was held. During this consultation the Municipality explained that according to the Preliminary Zoning Plan two houseboats, or non-sailing commercial ships, each with a length of 15 meter, can be moored alongside the quay of the Car Park. The Municipality also explained that non-sailing commercial ships include, for example, hotel boats and museum boats.
- 2.6. If the future zoning plan 'Water' would be adopted in accordance with the Preliminary Zoning Plan, the users, or visitors of (any) houseboats and non-sailing commercial ships, will have to cross the Car Park to be able to get to or to leave the ships in question. To

this end one will have to manoeuvre through the parked motor vehicles of the employees of the Office Building. Unlike to what is possible at present, the safety and the private character of the Car Park can no longer be guaranteed. This is even more so if two non-sailing commercial ships (e.g. a hotel boat and a museum boat) will be permanently moored alongside the quay of the Car Park. Hotel boats and museum boats, after all, attract (many) more people than a houseboat (which is meant for one household). In such event the Car Park would be entered frequently by (once-only) visitors of the hotel or museum boat, which would affect the safety and the private character of the Car Park even more.

- 2.7. For the mooring of houseboats and non-sailing commercial ships alongside the quay of the Car Park a number of facilities will also have to be fitted permanently on the lands of KanAm Grund. These facilities may include, for example, the installation of electricity boxes on the quay, the installation of water mains and sewage discharge from and to the ships and the anchoring of the ships in the quay.
- 2.8. The above implies that with the Preliminary Zoning Plan – insofar as it concerns the two moorings for houseboats and non-sailing commercial ships alongside the quay of the Car Park – the opportunities for operation and, as a result, also the saleability of the Office Building together with the Car Park are (considerably) limited. KanAm Grund is therefore of the opinion that as a result of the Preliminary Zoning Plan its interests in the operation, or the saleability of Office Building together with the Car Park are disproportionately prejudiced.
- 2.9. As a result of the Preliminary Zoning Plan, moreover, KanAm Grund will no longer be able to provide the Lessee with the (full) quiet enjoyment under the lease as agreed on in the lease agreement in question. The Lessee might hold KanAm Grund liable for this and recover any damage (e.g. damage to motor vehicles) from KanAm Grund.
- 2.10. On the basis of the above, KanAm Grund therefore asks this Council to adopt the Preliminary Zoning Plan such, that is not allowed to moor houseboats and non-sailing commercial ships alongside the quay of the Car Park.

3. Conflict with the general principles of proper administration

- 3.1. The Preliminary Zoning Plan does not show at all that the ownership interests of KanAm Grund have been taken into account. Nor has attention been given to the way in which users, or visitors of the possible houseboats and non-sailing commercial ships, would have to access or leave these ships without (unacceptably) limiting the possibilities for using the Car Park as a result.
- 3.2. It is also unclear to KanAm Grund why moorings for houseboats and non-sailing commercial ships are created precisely alongside the quay of the Car Park. According to

KanAm Grund the canals in the city centre of Amsterdam offer sufficient alternative moorings. It is also likely that alternative moorings are available, which do not (automatically) result in an (unacceptable) restriction of the possibilities for using the adjacent (private) grounds.

- 3.3. On the basis of the above KanAm Grund therefore takes the position that the Preliminary Zoning Plan is in conflict with the general principles of proper administration, including the duty to give reasons of article 3:46 of the General Administrative Law Act (*Algemene wet bestuursrecht* ("**Awb**")), the standard of due care of article 3:2 of the Awb and the principle of proportionality of article 3:4 (2) of the Awb. Nor should the Preliminary Zoning Plan provide for moorings for houseboats and non-sailing commercial ships alongside the quay of the Car Park.

4. Conclusion

- 4.1. On the basis of the above KanAm Grund asks this Council to adopt the Preliminary Zoning Plan such, that no provision is made for moorings for houseboats and non-sailing commercial ships alongside the quay of the Car Park.

Kind regards,
Houthoff Buruma



G. Aarts

Annexes: 3

BEZWAARSCHRIFT/INSpraakREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: P. Graat Adres: J. Willemsstr. 32

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: P. Dieggaarde Adres: Leeuwenwerf 12

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: P. W. ZEILSTRA

Adres: WITTENBURGVAART 25

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemt ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: F. VORRINK

Adres: Tweede Wittenburger -
duerstraat 14

Handtekening:

Datum:

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: Pien de JongheAdres: Kattenburgerhof 46

Amsterdam, 28 juni 2011

Betreft: bestemmingsplan te water/inspraak

Beste Nico Karsijns,

Hierbij mijn reactie op het concept- ontwerp bestemmingsplan te water.

Als eerste wil ik aangeven dat ik verbaasd bent over de willekeur die plaats gaat vinden zodra dit plan in uitvoering zou worden gebracht.

1. Wie bepaald welke bruggen wel meegenomen worden en welke bruggen niet en op basis van welke regels (mbt schepen die te dicht liggen in de buurt van een "historische brug") de keuze gaat plaatsvinden?
2. Ten tijde van bezuinigingen: Hoe gaan de euro's worden opgebracht? (Indien dit op mijn schip van toepassing zou zijn 500K!)
3. Hoe betrouwbaar blijf je als gemeente voor banken. Van banken ontvang je een hypotheek om een schip te kopen, net als bij een huis), waar een onderpand met een bepaalde waarde tegenover staat. Indien met willekeur boten verplaatst gaan worden, zal deze zekere invloed hebben op de toekomstige waarde van de schepen en de verkrijgbaarheid van hypotheeken in de toekomst. Dus dit heeft ook impact op boten die niet verplaatst gaan worden. Ook hier dient een voorziening (in €) voor genomen te worden door de gemeente.
4. Een huis verplaatst je toch ook niet van de Herengracht naar Noordoost Groningen?
5. Het reguleren zoals jullie eea noemen, heeft veel weg van pure macht vertoon ipv waarde creatie en inhoudelijk groei. Het zou helpen op straat te lopen (bij het water) en zien en kijken wat er werkelijk aan de hand is op het water en de omgeving van het water. De overlast van dronken mensen en harde muziek te water, dat is waar mensen werkelijk last van hebben en waar boot bewoners én wal bewoners graag verandering in zien.

Tevens zou ik nog een verslag ontvangen van de inspraak avond 15 juni.

Hoor graag uw reactie en zie de aanpassingen graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Gerdien Gesink

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water

archiefcode:	-1.731.212
document nr.:	11-4266d
ontv. bev.:	ja
afgelyk.:	

Meneer Karsijns,

Ik heb twee reacties op het plan:

Mijn boot, ligplaats Amstelveld 34, steekt 3 tot 4 meter buiten het woonschepenligplaatsgebied zoals die op plankaart 9 is aangegeven. Wat de betekenis hiervan is staat niet gegeven. Dit geeft een onzekere verwachting geeft voor eventuele toekomstige vergunningen zoals voor verbouwing en overdracht. Dit zou, volgens mij, op voorhand geregeld moeten zijn.

2. Het vervallen van de ligplaatsen bij het Amstelveld geeft een grote vrije ruimte voor "pretboten" die nogal wat geluidsoverlast kunnen geven. Het voorkomen van die overlast is niet geregeld terwijl handhaving van het beleid, dat die boten daar niet mogen aanleggen of liggen, door mij niet waarschijnlijk geacht wordt.

Vriendelijke groeten
Boudewijn Beijen

Onderwerp: inspraakreactie Concept Ontwerp Bestemmingsplan Water

Amsterdam, 28 juni 2011

dossier nr.:	11-5266 d
ontv. bev.:	
afgela.:	J2

Uw ref. :
 Onze ref. : 22786
 Inzake : Inspraakreactie Concept Ontwerp Bestemmingsplan
 Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij reageer ik op het Concept van het Ontwerp Bestemmingsplan 'Water', dat tot en met 30 juni a.s. ter inzage ligt.

Het valt toe te juichen dat de verschillende functies, die het water voor de stad heeft, t.z.t. in het plan worden geregeld. Niettemin kleven er bezwaren aan het ontwerp, waarvan het concept thans ter inzage ligt. De bezwaren dezerzijds richten zich vooral tegen de aanwijzing van woonbootligplaatsen op de Gelderse kade.

In het kader van de vaststelling van de Nota Visie op het Water in de Binnenstad heeft het Dagelijks Bestuur o.m. overwogen dat de aanleg van woonboten de veiligheid op de wal vergroot. Die overweging lijkt niet door enig concreet gegeven te worden geschraagd, a fortiori niet nu de schepen die thans al in de Gelderse kade liggen (met name het stoomschip Wolk) als een magneet op het dievengilde werken. De logische reactie van de toekomstige bewoners van woonboten, als zij op enig moment ligplaats aan de Gelderse kade gaan innemen, is dat zij de toegang tot hun woonboot zoveel mogelijk trachten af te sluiten met behulp van afrasteringen, getraliede toegangspoorten, en stukken prikkeldraad. Wat dit laatste zal betekenen voor een harmonieuze eenheid tussen de wal en het water laat zich raden: die eenheid komt natuurlijk onder grote druk te staan.

Ook de sociale cohesie van de buurt aan de wal van de Gelderse kade komt onder druk te staan door de komst van woonboten. De doorsnee-woonbootbewoner houdt zijn eigen belangen doorgaans zeer goed in het oog, zonder al te zeer acht te slaan op de omgeving om hem of haar heen. Dit blijkt niet enkel uit de – ook door het Stadsdeel gesignaleerde – neiging om gedeelten van de publieke ruimte bij het privébezit te betrekken, maar ook uit de gewoonte om bijvoorbeeld drijvende balken in het water te leggen, opdat kleinere schepen niet direct naast de woonboot af kunnen meren. Dergelijke gewoontes zouden zonder al te grote overdrijving als asociaal kunnen worden aangemerkt, en het is dan ook niet duidelijk waarom het Stadsdeel niettemin een verhoudingsgewijs groot aantal woonboten in het water van de Gelderse kade wil concentreren. Vanzelfsprekend is het mogelijk om door middel van regulering dergelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar het is hierbij te verwachten dat dergelijke regels in de toekomst steeds meer uitgehold gaan worden, en dat door een gebrek aan mogelijkheden tot adequate handhaving een nieuwe en ook ongewenste toestand in het leven wordt geroepen.

Met het laatste bezwaar hangt samen dat de wijze, waarop het water ter plaatse van de Gelderse kade momenteel wordt gebruikt, weinig hoop biedt op een rimpelloze toekomst. De oevers en het water zijn zo langzamerhand in een planologische rommelzone aan het veranderen. De dekschuiten aan de oneven zijde in het eerste rak van de Gelderse kade zijn als een soort opslagplaats in gebruik. De oude spits die ter plaatse ligt afgemeerd, en die kennelijk wacht op nieuwe fondsen om de renovatie van het scheepje voort te kunnen zetten, is ernstig vervuild en laat bovendien zien dat een welstandstoetsing voor deze roerende zaken momenteel node wordt gemist. De eerlijkheid gebiedt hier overigens te zeggen dat die rommelige aanblik mede wordt veroorzaakt door de grote hoeveelheden weesfietsen, in de fietsenstallingen op de kade.

Dat woonboten bepaald niet het panacee zijn om orde in dit soort rommel te scheppen mag blijken uit de toestand aan bijvoorbeeld de Jacob van Lennepkade, waar veel woonboten vervuild en verwaarloosd zijn.

Het bovenstaande is geen onderwerp van afweging geweest bij de vaststelling van bovengenoemde beleidsnota. Ik vraag u derhalve om deze overwegingen expliciet te betrekken bij de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan, in die zin voegende, dat de Gelderse kade gevrijwaard blijft van een uitbreiding van het aantal woonboten ter plaatse.

Met verschuldigde Hoogachting,

F. E. de Neef

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekaade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekaade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekaade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

Er zouden op het water van de Geldersekaade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, m  r het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakkens vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekaade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekaade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstappontoon. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanvullende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekaade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: Frank Bulthuis

Geachte heer Karsijns,

Bij deze reageer ik op het bestemmingsplan water.

vele jaren speelde ik met de gedachte met een elektrische boot iets toe te voegen aan de Amsterdamse grachten.

Na meerdere malen vernomen te hebben dat er geen nieuwe vergunningen worden verleend om passagiers te vervoeren heb ik besloten de eerste elektrische salonboot van Amsterdam over te nemen en te restaureren

Toen het nieuwe college met mevrouw van Pinxteren van Groen links aantrad en bekend maakte in haar programmaakkord dat ze

1, milieuvriendelijk personenvervoer wordt zoveel mogelijk ondersteund door het creëren van aan- en afmeervoorzieningen

2het stadsdeel streeft naar een gastvrije ontvangst en prettig verblijf in onze stad

3kleine ondernemers en groene ondernemingen worden ondersteund bij vestiging in het stadsdeel.

Met goede moed verscheen ik op het spreekuur 19 april 2010 om te informeren hoe die steun in de praktijk vorm krijgt aangezien de realiteit was dat milieuonvriendelijke rederijen reclame mochten maken bij de steigers en er niets gedaan werd aan de ongeveer 100 illegale vervuilende boten.

Ik stelde voor een ligplaats bij de marnixkade to staverno precies op de plek waar een gat zit tussende woonboten.

tevens vroeg ik of ik dan net als de vervuilende lijndiensten een bord mocht plaatsen.

later ontving ik een brief van mevrouw van pinxteren dat zij niets voor mij kan doen en meld mij een weergave van een verslag met de heer [] op di 20 april 2010

De heer [] gedoogd wel de milieuonvriendelijke lijndiensten ,maar zegt dat ik dat niet kan doen omdat ik dat niet kan waarmaken als ik een opdracht krijg voor een bruiloft .En hij waarschuwt mij dat hij zal handhaven ???

Ten eerste zou ik dat zelf kunnen bepalen, ten tweede waaruit blijkt dat stadsdeelcentrum milieuvriendelijk personenvervoer ondersteunt?

In juli wordt mijn boot door BBA geboekt om met mevrouw van Pinxteren door de stad te varen.

Na een week wordt bevestigd dat de tocht doorgaat. ineens wordt daarna op 13 juli gemeld dat van hogerhand [] wordt besloten dat de tocht met de grote redrij van de heer F. Gutman wordt uitgevoerd. Dit is een zeer grote reder en zeker geen eenmanszaak.

Later komt mij ter ore dat kleine reders van de h [] het advies krijgen als ze iets willen op watergebied ze dit eerst aan de heer Gutman moeten vragen.

Vervolgens wordt er geheel tegen alle regels ineens toch een exploitatie vergunning afgegeven met ligplaats!!! aan een grote reder (waar toevallig een oud wethouder voor werkt)

Dit voorjaar heb ik weer een gesprek gehad met mevrouw van Pinxteren. Alleraardigst en ze leefde mee met de vreselijke situatie dat het aantal illegale boten inmiddels 300 is en ze zeker niet blij was met alle overlast. toen ik later nog terugbelde hierover werd mij door e ambtenaar die bij het gesprek aanwezig was gezegd:

Als u er zoi slecht tegen kunt dat wij niet handhaven moet u maar een ander beroep kiezen????

Alle hoop gevestigd op het nieuwe bestemmings plan. Aangekomen in de beurs van Berlage zie ik op de kaart waar volgens de h [] geen plaats was voor mijn 8.10 meter boot dat er nu een plek voor een woonboot van 20 meter is.??

Op mijn vraag hoe dat kon snauwde hij dat hij niet over elektrische boten wilde praten en ik mijn mond moest houden.

Uiteindelijk bij de inspraak bleek de stemming in de zaal erg emotioneel , prachtige woonboten moeten plaatsmaken voor een grote steiger aan de Noordermarkt waar milieuonvriendelijke boten van oa P.Kooij elke drie minuten aanleggen en zoals gevreesd illegale partyboten tot diep in de nacht stomdronken met veel lawaai hun feestje vieren (zoals die week gefilmd door een aanwezige.

Vergeleken met het verliezen van je woonplek is mijn leed relatief heb ik gezegd, maar waar is de visie??

waarom een steiger voor milieuonvriendelijke boten en niet enkel voor kleine elektrische boten?
waarom geen ligplaats voor een boot met exploitatie vergunning op de marnixkade, met gratis groene stroom voor particuliere boten?

Waarom die negatieve houding van de h [] tegen kleine milieuvriendelijke ondernemers?

Hopende op een reactie en een milieuvriendelijke invulling van het bestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,

F.J. Heijn schipper van de oudste elektrische salonboot van Amsterdam

Inspiraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water.

Stadsdeel Centrum Amsterdam
 Postbus 202
 1000 AE te Amsterdam
 t.a.v. dhr. N. Karsijns

Betreft: bezwaar woonboten plannen aan de Alexanderkade
 Datum: 29/06/2011

Geachte heer N. Karsijns,

Deze brief schrijf ik u om mijn bezwaar kenbaar te maken tegen de plannen om de Alexanderkade aan te merken als mogelijke ligplaats voor woonboten/arken in een nieuw bestemmingsplan. Sinds kort ben ik woonachtig op de Alexanderkade en heb ik bij het kopen van mijn woning er zeer op gelet dat aangrenzend water aan mijn woning vrij van woonboten/arken is en er vrij zicht op het water is. Tot mijn grote spijt moet ik nu vernemen dat de kade voor mijn nieuwe woning nu is aangemerkt als potentiële bestemming voor woonboten/arken. U kunt begrijpen dat ik hier tegen ben en bezwaar maak tegen de wijziging van het bestemmingsplan om de Alexanderkade aan te merken aan bestemming voor woonboten/arken.

Dit zijn mijn bezwaren tegen de woonboten aan de Alexanderkade.

De geplande bestemmingsplan wijziging en het aanmerken van de Alexanderkade als ligplaats voor woonboten/arken is in strijd met het beschermde stadsgezicht, dat ook het water en kades omvat zichtlijnen moeten behouden blijven. Ik verwijs naar de omschrijving van het Bureau Monumenten en Archeologie dat de volgende omschrijving van het beschermde stadsgezicht geeft. "Het beschermd stadsgezicht heeft tot doel de stedenbouwkundige structuur en het historische stadsbeeld zo goed mogelijk te beschermen. Het gaat niet alleen om monumenten, maar om het totaalbeeld dat gevormd wordt door de gebouwen, straten, pleinen, grachten, water, bruggen en bomen".

De Commissie Welstand stelt hoge eisen aan onze gebouwen, die de status Beschermd Stadsgezicht hebben. Wij, bewoners van de Alexanderkade, mogen zelf nauwelijks wijzigingen aan onze gevels maken ten behoud van de zichtlijnen vanuit het Tropenmuseum en Tropeninstituut. Iets wat wij respecteren. Woonboten aan de Alexanderkade zal niet alleen inbreuk maken op de zichtlijnen vanuit het Tropenmuseum, Tropeninstituut en publiek op de Mauritskade. Maar daarnaast gaat het plaatsen van woonboten ook inbreuk maken op de zichtlijnen van de Alexanderkade bewoners, en publiek op het Tropenmuseum, Tropeninstituut en het vrije zicht op het water sterk belemmeren. Het uitzicht op de historische panden wordt belemmerd/ontnomen, zowel de panden aan de Alexanderkade, als het zicht op het Tropenmuseum en Tropeninstituut aan de Mauritskade. Het uitzicht op het water wordt belemmerd/ontnomen wanneer woonboten worden geplaatst aan de Alexanderkade, vooral vanaf de straat en lager gelegen verdiepingen zullen hier significante hinder door ondervinden.

Dit brengt mij op mijn volgende bezwaar, de privacy van de bewoners aan de Alexanderkade zal worden verstoord. Het vrije zicht en de privacy van de bewoners zal worden beperkt door de "muur" van woonboten/arken, welke zelfs tot 2 verdiepingen hoog kunnen zijn!

Een volgend aandachtspunt is de verwachte toename in parkeerdruk. Door (voorzieningen van) woonboten zullen er parkeerplaatsen verdwijnen. Daarnaast komen niet alleen fietsen, brommers en auto's van woonboot bewoners erbij, maar zullen ook mogelijk parkeerplaatsen verdwijnen omdat ruimte gemaakt zal moeten worden voor toegangsplanken en stijgers voor de woonboten. Door plaatsing van woonboten zal de druk op parkeerplaatsen nog groter worden voor iedereen. Het plaatsen van de woonboten is privatisering/het onttrekken van de openbare ruimte, terwijl deze stukken van ons allemaal zijn en zouden mogen worden toegekend aan enkele woonboot-bewoners.

Verdere overlast bij het plaatsen van woonboten aan de Alexanderkade zal vervuiling van water en lucht zijn (indien niet aangesloten zijn op riool of door het stoken op hout of dieselolie). Woonboten veroorzaken geluidsoverlast, water weerkaatst geluid zeer sterk.

Een andere belangrijk bezwaar is dat de criminaliteit mogelijk sterk toeneemt, door het beperken van vrij zicht en het creëren van een ingesloten straat. Op dit moment is er reeds een verhoogde mate van criminaliteit op de Alexanderkade merkbaar, denk aan fiets diefstallen, auto- en woninginbraken. U kunt dit verifiëren bij onze buurt dirigent van de Politie, Nick Daniels.

Ook zal pleziervaart worden verplicht uit te wijken naar alternatieve ligplaatsen, waarbij veel stadsgenoten en buurtbewoners zullen worden benadeeld, aangezien alternatieve ligplaatsen zeer schaars zijn.

Een volgend bezwaar dat ik kenbaar wil maken is de (eventuele) waardevermindering van mijn/onze woningen. Zoals ik u al aangaf is een zeer belangrijke reden om op de Alexanderkade te gaan wonen het fraaie en vrije zicht op het water, Tropenmuseum en Tropeninstituut. Wanneer woonboten worden geplaatst aan de Alexanderkade wordt niet alleen mijn woongenot beperkt, maar ook de waarde van mijn appartement verminderd (i.v.m. bovenstaande bezwaren).

Het verplaatsen van woonboten is geldverspilling, en het verplaatsen van het probleem, waarbij bovenal de huidige situatie voor walbewoners op de Alexanderkade en het publiek sterk wordt benadeeld. Vanuit de cultuurhistorische waarde zouden alternatieve ligplaatsen verplaatst moeten worden naar buiten de binnenstad of locaties waar geen inbreuk wordt gemaakt in deze brief beschreven zaken zoals zichtlijnen, zicht op water, privacy, etc.

Rest mij nog de belangrijke uitgangspunten Water aan te halen welke in de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone zijn vastgesteld door de Raad van de Centrale Stad op 19 november 2003:

1. Oppervlakte water niet verkleinen
2. Niet meer ligplaatsen voor woonschepen
3. Openbare oevers, ook bij woonschepen

Kortom het huidige woon- en leefklimaat van de Alexanderkade zal worden aangetast, en bovenal het vrije zicht sterk beperken. Het belang van al die mensen die gebruik maken van de stad mag niet afhangen van de enkele (5 woonboten) die potentieel een bestemming aan de Alexanderkade krijgen.

Met vriendelijke groet,

Roy van Leeuwen
Alexanderkade 16C
1018CL te Amsterdam

Onderwerp: reactie bestemmingsplan water

Geachte heer Karsijns,

2 reacties op het concept bestemmingsplan water:

In het bestemmingsplan water is mijn praam, die o.a. dienstdoet als opslag en opstapvoorziening voor mijn schepen Riverside en Panta Rhei, niet ingetekend achter de brandweerkazerne bij de 3e Marnixdwarsstraat, daar waar deze wel een ligplaatsvergunning heeft gekregen van stadsdeel centrum. Ik verzoek u dit alsnog te doen.

Dhr. Niessen heeft mij verzocht u een bericht te sturen of kan worden onderzocht of mijn salonboot Panta Rhei afgemeerd kan worden naast
ipv achter mijn rondvaartboot Riverside. Dit is enkele weken geleden kenbaar gemaakt en gewenst door dezelfde brandweerkazerne.

Met vriendelijke groet,

Erik Musegaas

Onderwerp: reactie bestemmingsplan water

Geachte heer Karsijns,

In het ontwerp bestemmingsplan water is de ligplaats voor het bedrijfsvaartuig (salonboot)Jean Schmitz niet ingetekend bij Hotel de L Europe waar deze wel is verleend door stadsdeel centrum.

Graag zien wij deze ligplaats voor de Jean Schmitz alsnog opgenomen.

Met vriendelijke groet,

Erik Musegaas

(namens de Amsterdamse Salonboot Rederij)

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

24 juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoeverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: L. ThomaesAdres: Jan Willemsstr 28

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekeade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekeade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekeade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekeade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekeade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekeade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en

afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

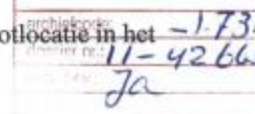
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: Mark Berghoef

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:



1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: I. van den Brule Adres: Ravenwerf 43

Voorontwerp bestemmingsplan Water

Inspraakronde: 15 juni 2011 om 18.30 uur

Inspraaknotitie

van Mr.. Agnes Wagenaar

en Mr.Gerard Weesing

Ik spreek hier als een van de vertegenwoordigers van de bewoners van de panden gelegen aan de Alexanderkade 1-18 en onmiddellijke omgeving, waarvan nu al bijna 100 personen een zienswijze hebben ingediend tegen het voornemen om aan de Alexanderkade 1-18 ligplaats te creëren voor woonboten. Waarom zijn wij hiertegen?

1. De Singelgrachtzone is de belangrijkste "vide" in het dichtgebouwde gedeelte van Amsterdam ten zuiden van het IJ en binnen de Ringweg. De kwaliteitsverbetering en het vergroten van de herkenbaarheid van de zone zijn voor de hele stad van belang. Uitgangspunt dient te zijn de oppervlakte van het water niet te verkleinen, zodat ook niet meer ligplaatsen voor woonschepen kunnen worden gecreëerd. De verblijfskwaliteit dient te worden vergroot door de relatie met het water te verbeteren. Met banken, goede verlichting en ander straatmeubilair krijgt de Singelgracht allure.

Deze uitgangspunten en aanbevelingen verzin ik niet zelf. Dit zijn citaten uit de Nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone, zoals vastgesteld door de Raad van de Centrale Stad op 19 november 2003, tot stand gekomen in samenwerking met de Dagelijkse Besturen van alle betrokken stadsdelen na een zeer uitvoerige consultatie. Het zal duidelijk zijn dat aan deze recente beleidsuitgangspunten en aanbevelingen geweld wordt aangedaan door het voornemen om aan de Alexanderkade 1-18 ligplaatsen voor (voor een deel hoge) woonboten te creëren.

2. Dit voornemen is ook manifest in strijd met het besluit van een aantal jaren geleden om aan het hier betrokken stuk Alexanderkade de status "Beschermd stadsgezicht" te verlenen.

Het kan toch niet zo zijn dat daaraan alleen maar beperkingen en verplichtingen voor de eigenaren/bewoners zijn verbonden, bijvoorbeeld zoals recentelijk is gebleken dat veranderingen aan de kade of daaraan grenzende straten niet zijn toegestaan omdat dit de zichtlijnen vanuit het Tropenmuseum naar de overkant zou frustreren.

Aan die status van Beschermd stadsgezicht mogen de eigenaren/bewoners toch ook waarborgen ontfangen in de vorm dat dan ook vanwege de gemeente geen voorzieningen worden getroffen die genoemde zichtlijnen van en naar het Tropenmuseum over het water belemmeren of frustreren.

3. Wat er ook zij van de ruimtelijke problematiek, die kennelijk elders de gemeente noopt tot verplaatsing van woonboten - het kan toch niet zo zijn dat die problematiek thans wordt verplaatst naar een van de fraaiste stukken van de Singelgracht, nota bene op een plek waar zeer dicht op de walkant wordt gewoond en het plaatsen van woonboten grote gevolgen heeft voor uitzicht, leefgenot en privacy van de bewoners.
Elders in de binnenstad en zelfs elders aan de Singelgracht zijn veel plekken aan te wijzen waar dergelijke nadelige gevolgen zich niet voordoen, omdat daar of geen bewoning plaatsvindt, of althans niet op zo'n korte afstand van de walkant.
4. Tenslotte is een ander groot bezwaar de enorme parkeerdruk in dit gedeelte van het Centrum, en in het bijzonder in de onmiddellijke omgeving van de walkant van dit stuk Alexanderkade. Door de woonboten zullen enerzijds parkeerplaatsen verdwijnen en anderzijds de behoefte aan parkeerplaatsen (voor de woonboten) alleen nog maar toenemen.

Gezien al deze kernbezwaren is het voornemen om juist hier, aan de Alexanderkade, ligplaatsen voor woonboten te creëren onbegrijpelijk en onwenselijk.

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam:

Jeroen Willeaars

Adres:

Wittenburgergracht 89

Onderwerp: inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan 'Water' Hotel Estherea

Geachte heer Karsijns,

Inzake het concept ontwerp bestemmingsplan Water doe ik u namens de besloten vennootschap Hotel Estheréa, gevestigd aan de Singel 303 – 309 te Amsterdam, nader te noemen cliënte, een inspraakreactie toekomen.

In het concept ontwerp bestemmingsplan is voor Hotel Estherea opgenomen een bestemming 'ligplaats varend bedrijfsvaartuig' (gelegen voor de percelen Singel 301 tot en met Singel 309). In dit gedeelte van de Singel is echter geen enkele aanlegsteiger, steiger of op- en afstapvoorziening opgenomen. Dit is voor cliënte echter wel van groot belang in verband met de bereikbaarheid van het hotel en het vervoer van hotelgasten over het water.

Hotel Estheréa zou graag zien dat ter hoogte van Singel 303/305, of in de directe nabijheid daarvan, een aanlegsteiger komt te liggen. Dit heeft nadrukkelijk de voorkeur. Een steiger voor op- en afstap of een op- en afstapvoorziening zou, mocht een aanlegsteiger vanuit het stadsdeel niet gewenst zijn, voor cliënte een optie zijn. Mede gezien het feit dat op dit rak geen enkele steiger is opgenomen, en er wel behoefte aan is, komt dit cliënte als een redelijk voorstel voor.

Een steiger of op- en afstapvoorziening past ook goed binnen het streven van de gemeente om luxe hotels in haar stad te hebben en houden. Bij dergelijke hotels hoort uiteraard een voorziening die het mogelijk maakt om zonder honderden meters te hoeven lopen dan wel klauterend uit een boot (hoogteverschil), het hotel te bereiken. Een dergelijke voorziening maakt een wezenlijk onderdeel uit van dergelijke luxe hotels.

Daarnaast past het opnemen van een steiger of op- en afstapvoorziening binnen het streven van de gemeente vervoer van personen en bevoorrading over water te stimuleren. Om dat te stimuleren heb je uiteraard wel voorzieningen nodig die dat vervoer ook prettig en efficiënt maken, niet in de laatste plaats voor minder valide en oudere personen.

Als laatste laat cliënte weten het onacceptabel te vinden dat enkele hotels wel steigers krijgen of mogen behouden. Dat is immers valse concurrentie.

Cliënte ziet dan ook graag een voorziening voor haar hotel in het bestemmingsplan opgenomen wat personen, minder validen en ouderen in staat stelt om op simpele wijze het hotel over water te bereiken.

Uiteraard bestaat de bereidheid om één en ander in een gesprek nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

mr. F.D.J.A. (Focko) Pieters

Geachte heer Karsijns,

Hierbij ontvangt u mijn inspraakreactie op het concept-bestemmingsplan Water. Als bewoner van de Geldersekade sluit ik mij aan bij de bezwaren van de werkgroep Water van wijkcentrum d'Oude Stadt en een aantal bezwaren van Geldersekadebewoner Christine Koenigs; ik heb, onder dankzegging, uit hun inspraakreacties geput om de mijne te componeren. Ten overvloede: het omgekeerde (instemming van de werkgroep Water of mevrouw Koenigs met mijn inspraakreactie) mag niet voorondersteld worden.

1) Visie op het Water

Hoofddoel van de nota *Visie op het Water* is de relatie met het water te versterken. Op zich een goed idee, waar niemand op tegen is.

De voorgestelde maatregelen om dit doel te bereiken, zijn echter tegenstrijdig: om op de ene plek meer zicht op het water te krijgen wordt dit zicht elders beperkt. Waarom het echt niet anders zou kunnen dan zó, wordt niet onderbouwd.

Het zou van meer visie getuigen als noch de boot-, noch de walbewoners onnodig geconfronteerd zouden worden met de nadelen van het verplaatsen van woonboten. Immers: bootbewoners willen liever niet weg en walbewoners zien ze niet graag komen, omdat dan hun zicht op het water verdwijnt. Woonboten moeten daarom zeker niet verplaatst worden naar plekken waar nu geen woonboten liggen.

Toch is er behoefte aan lucht op overvolle plekken waar de overheid eerder een veelheid van schepen heeft gedoopt. Het is gewenst dat er meer ruimte tussen de woonboten komt en dat ze verder vanaf de (historische) bruggen komen te liggen.

De enige manier om die gewenste ruimte te verkrijgen, is: uitdunnen. Een voor de hand liggende manier om dit te doen is het voeren van een uitsterfbeleid gecombineerd met maatwerk, dat wil zeggen individueel bekijken en een oplossing bespreken met de betrokkenen.

Het uiterlijk van de boot kan een criterium zijn, uitgaande van woonschepen die in de historische binnenstad passen (veel arken passen hier niet in).

Daarnaast is gedetailleerd kijken per schip - aard en gebruik, wordt er wel gewoond en/of gewerkt - en zo nodig handhavend op te treden een goede manier. Tact en geduld genieten hier de voorkeur boven botte bemoeizucht. De woonboten zijn geen misstand à la de criminogene functies op de Wallen.

Verder: de functie van hotelboot past niet in de binnenstad gezien de schaarste op het water. Het voorgestelde aantal is daarnaast veel te hoog. Bij dit aantal valt overlast te vrezen, en hoe gaat de overheid dit allemaal controleren? Hotels kunnen beter aan de wal, vallend onder andere bestemmingsplanregels.

De Visie vermeldt ook op- en afstapvoorzieningen. Ik ben sterk gekant tegen het creëren hiervan op plekken waarvoor woonboten moeten vertrekken en ook niet op plekken waar bewoners er last van zullen krijgen. Juist omdat handhaving voor de overheid altijd een probleem is, dit in tegenstelling tot het bedenken van beleid, kunnen deze voorzieningen alleen daar komen, waar geen overlast ondervonden zal worden. Wat me brengt op de Gelderse kade, waar ik woon en waar gezien de intensieve verkeers- en bezoekersstromen op de wal en op het water zeker geen op- en afstapvoorzieningen moeten komen die uitnodigen tot luidruchtig feestvieren met achterlating van afval.

2) Specifiek voor de Gelderse kade

De Gelderse kade is een beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

De Gelderse kade is de noord-zuidverbinding tussen de bijzondere, beeldbepalende gebouwen de Schreierstoren en de Waag. Oost-west verbindt de Gelderse kade de middeleeuwse stadsmuur, de Wallen, met het vijftiende-eeuwse industriegebied de Lastage. Als zodanig vertegenwoordigt de Gelderse kade een rijke historie en is het van oudsher een verbindingssader met het centrum van de stad. Hier is het ongewenst uit oogpunt van cultureel erfgoed en stedschoon om het zicht op het water geheel weg te nemen.

Zeker nu in het kader van project 1012 maatregelen worden voorgesteld die de historische parcellering aantasten, moet gewaakt worden voor nog meer uitholling van het erfgoed langs andere wegen, door negentien of twintig enorme schepen in de Gelderse kade te dumpen.

De Gelderse kade is een overbelaste stadsroute

De kade wordt sinds het eenrichtingsverkeer voor de oneven zijde is ingesteld aan beide kanten intensief voor autoverkeer gebruikt. Tijdens het spitsuur en laat op de avond staan er files aan beide zijden van de Gelderse kade; veelal zijn dit toeterfiles van opgefokte Turkse en Marokkaanse snorders of zogeheten vrije rijders. Aan de oneven zijde loopt een breed en zeer intensief gebruikt fietspad. Daarnaast is de Gelderse kade een looproute voor bus- en treinreizigers van en naar het Centraal station. De toeristen gebruiken de Gelderse kade op gelijke wijze. Ook uitgaanspubliek onder invloed zwalkt hier luidruchtig rond.

Grofvuil- en afvaltoeristen gebruiken de Bantammerbrug als dumpplaats, Chinese ondernemers overtreden de afvalstoffenverordening en dumpen hun dozen in en om de voor papier van bewoners bedoelde container. De Bantammerbrug is verder een ontmoetingsplaats voor hinderlijke alcoholisten en wordt in het weekend gebruikt als illegale snorderstandplaats en uitkijkpost voor de vrouwenhandelaren.

Dan hebben we nog de boemboemauto's van urban uitgaanspubliek uit de Vogelaaarwijken en de discosloepen van mensen die denken dat op de Wallen alles mag. Tijdens evenementen wordt de Gelderse kade aangegeven als looproute, denk aan Koninginnedag, Sail, Stadtraces etc.

Alles bij elkaar is dit een overbelaste kade waar niet nóg meer overlastgevende functies bij moeten komen, zeker niet als het gaat om het botweg, fantasieeloos volplempen met woon- en hotelboten die de overheid elders kwijt wil. Wij hebben behoefte aan zicht op het water, zeker ter compensatie van de toch al hoge druk die er ervaren.

De Gelderse kade is een buurt onder druk

De Geldersekade werd wel 'de vergeten kade' genoemd in de tijd dat Surinaamse drugsfiguren de Zeedijk en de Geldersekade beheersten. Daar is godzijdank met succes iets tegen gedaan. Er wordt eindelijk weer leuk gewoond op de Geldersekade, zowel door de oude bewoners, volhouders die een lintje verdienen, als nieuwkomers die goed voor hun panden zorgen en zich inzetten voor een leefbare kade. Coalitieproject 1012 moet de funeste gevolgen van het langdurige gedoogbeleid van de overheid terugdraaien en het aantal prostitutievestigingen, coffeeshops, witwassupermarkten, nep souvenirwinkels en obesogene junkfoodzaken terugbrengen tot een aanvaardbaar peil, in de hoop dat hiermee het woon- en leefklimaat van de buurt verbetert en het niveau van de voorzieningen omhoog gaat, waardoor ook de meer gewenste segmenten van de toeristenmarkt kunnen worden aangetrokken (zeg maar de mensen die voor de Hermitage en de geveltjes komen en in een goed restaurant willen eten).

De garage onder de Geldersekade is niet doorgegaan, maar het lijkt net alsof de Geldersekade "voor straf" de afvoer van het stadhuis moet worden.

Nu ligt het woon-/hotelbotenplan voor, om de door de Unesco tot Werelderfgoed uitgeroepen grachtengordel te verlichten. In plaats van de bufferzones te eerbiedigen, is de gemeente van zins de boten te dumpen in een gebied dat nog steeds onder druk staat en al jaren te kampen heeft met wanbeleid en gebrek aan handhaving door de overheid.

Wat aan de ene kant verbeterd wordt - project 1012 - wordt aan de andere kant weer verpest als het volpiempen met overtollige schepen doorgaat. Is dit wat de gemeente onder intelligent beleid verstaat? Is er iemand op het stadhuis die wel eens nadenkt over de bedoelde en onbedoelde negatieve gevolgen van overheidsingrijpen?

Onlangs vernam ik dat een ambtenaar van de afdeling Welzijn van stadsdeel Centrum zich zorgen maakte over de sociale cohesie op de Wallen. Ik hoor al geluiden over verhuisplannen vanwege de overlast die bewoners nu al ervaren, vooral van het stoplicht, de horecaherrie en het toeterende verkeer. Als dit onzalige botenplan doorgaat, valt te vrezen dat nog meer zeer gewenste, trouwe bewoners, een groep waar je het van moet hebben, zullen wegvluchten.

Hierbij teken ik (op tijd) bezwaar aan tegen het concept-bestemmingsplan Water.

Ik verzoek de gemeente met klem haar plannen in dezen in te trekken, te kiezen voor een verstandige, menswaardige maatwerkoplossing voor het teveel aan schepen in de grachtengordel en de Geldersekade te ontzien, om de kwetsbare bloei van deze buurt een kans te geven.

Bernadette de Wit

-----hier afknippen-----

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

juni 2011

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resoneert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Wittenburg - Oostenburg

Naam: Adres: Wittenburgergracht 6

Kattenburgervaart	
et al. nr.	07/07/2011
juni 2011	
Beh. ambtsrtd.	
Projecten BW	
Kopie naar:	
archiefcode:	-1.731.21
casusnr. nr.:	11-4266 D
verf. bew.:	j2
afg.:	



Stadsdeel Centrum
Voorzitter DB
Postbus 202
1011PN Amsterdam

Vereniging de Nieuwe Vaart.
p/a Oostenburgergracht 26
1016 NA Amsterdam
E-mail info@denieuwevaart.org
Website www.denieuwevaart.org

Onderwerp: reactie concept Bestemmingsplan Water

Datum
Amsterdam, 29 juni 2011

Geachte mevrouw van Pinxteren,

Hierbij geeft de Vereniging de Nieuwe Vaart (VNV) haar reactie op uw concept Bestemmingsplan Water (BW) van ongeveer mei/juni 2011. Wij danken u voor de uitnodiging. Wij beseffen ook dat u met onze reactie het uiteindelijke voorstel meer kunt toesnijden op de eindgebruikers van het water maar ook dat u procedureel winst kunt behalen uit de inspraakprocedure.

De VNV heeft waardering voor uw concept BW. Wij realiseren ons de complexiteit van het onderwerp, de lange geschiedenis die het kent en zeker 'last but not least' de betekenis van water voor Amsterdam en de Amsterdammers. De gegeven historische schets (hoofdstuk 3) kan wat ons betreft in de studieboeken planologie en stedenbouw worden opgenomen. Wij hopen oprecht dat in goede samenspraak met Amsterdammers nader beleid en nadere regels kunnen worden vastgesteld die aan alle partijen recht doen. Wij kiezen ten principale nu en later dan ook voor het 'evenredigheids beginsel'.

Onze reactie betreft een aantal onderwerpen waarbij de meeste accenten liggen op enkele van uw beleidsuitgangspunten en sommige uitwerkingen daarvan. Wij zullen later reageren op de concept-regels en de verbeeldingen die bij het concept- BW behoren. Het hoeft denk ik geen betoog dat de VNV gezien haar doelstellingen niet op alle thema's zal ingaan. Uiteraard staat het de leden van de VNV vrij individueel te reageren.

Vooraf een enkele opmerking over de maatschappelijke positionering van de bewoners van woonschepen. Soms krijgen wij de indruk dat, soms letterlijk door de geplaatste foto's, het beeld wordt opgeroepen dat wij als bewoners jarenlang 'burgerlijk ongehoorzaam' zijn geweest. En daar moet nu maar eens een einde aan komen. Wij vragen u zich in te spannen om dat beeld te corrigeren en wijzen er graag op dat ander, ook internationaal bekend, beeldmateriaal, geheel andere sferen op roept.

1. Structuur van het BW.

Wij herkennen een duidelijke structuur in uw concept- BW: de toelichting, het concept- BW zelf, de verbeeldingen en ten slotte de concept – regels.

Op pagina 6 en 55 wordt resp. gesproken over een "uitvoeringsregeling" voor het verplaatsen van boten en over een "uitvoeringsnota bij dit bestemmingsplan" waarin "de verplaatsing van woonboten" wordt beschreven. Ons inziens is er geen 'uitvoeringsregeling – of nota' toegevoegd. Indien dergelijke noties bestaan nemen wij daar graag kennis van en worden graag geïnformeerd over de status (is het een onlosmakelijk onderdeel van het concept BW, is het ook concept, waarom is het niet bijgevoegd, etc) en de inspraakmogelijkheden.

2. Prioritering van uw beleid.

Zoals gezegd hebben wij waardering voor de wijze waarop u in de volle breedte het thema aanvliegt. Wij focussen hier op uw aandacht voor o.a. 'zichtlijnen', 'herstel van de relatie tussen wal en water' en 'het lezen van de stedenbouwkundige structuur'.

Ten eerste: U richt zich in het BW niet op bijv. de afgemeerde pleziervaartuigen. De Amsterdammer en de niet- Amsterdammer heeft over het algemeen méér 'direct oogcontact met water' dan voor 'het lezen van de stedenbouwkundige structuur'.

Wij begrijpen niet goed dat u uw aandacht nu richt op bovengenoemde onderwerpen terwijl o.i. de verrommeling op het water in de binnenstad eerder aangepakt moet worden vanuit uw perspectief dan de woonschepen. U heeft een notitie afmeerbeleid vastgesteld (2007) maar het huidige stadsbeeld vertoont veel overeenkomsten met geparkeerde fietsen. En daar heeft u onlangs flinke bestuurlijke drukte over gemaakt.

De VNV beveelt u aan de grachten op te schonen van wrakken, het aanleggen van haalkommen, de handhaving van vaarsnelheid en beveelt ook aan de geluidshinder te beperken.

Ten tweede: geparkeerde auto's belemmeren in hoge mate het zicht op het water. U noemt dat nauwelijks om begrijpelijke redenen. U zou anders het parkeren in de binnenstad moeten verbieden. Maar dat is geen reden om dan de woonschepen aan te merken als de 'boosdoeners'.

"Al met al is het zicht op het water in de naoorlogse periode plaatselijk ingrijpend verminderd. Hiervoor in de plaats kwam een beeld vanaf het water op de woonschepen, een beeld dat door velen als bijzonder en als typisch Amsterdams wordt ervaren." (pag. 28)

Deze tekst omarmen wij graag. In plaats van 'in de weg te liggen' zou het beleid er óók op gericht kunnen zijn uw 'city-marketing' juist te versterken met onze pluriforme aanwezigheid en verschijningsvormen.

Ten derde: de teksten gaan over het algemeen over de 'randen van wal en water'. Sporadisch komen o.i. de functies op het water zelf naar voren. Het beleidsplan spreekt zich nauwelijks uit over het middenstuk van de grachten, vaarten en andere waterwegen, terwijl daar toch het meeste water is. Dit blijkt overduidelijk uit de verbeeldingen. Daarmee lijkt het concept -BW meer een woonbotenbeheersplan te zijn dan een Beleidsplan van het Water. Het gebruik van het water, de verschillende functies die in en op het water worden uitgevoerd dienen minstens zo zwaar te worden gewogen als de zichtfunctie vanaf de wal. Wij reiken u t.z.t graag voorstellen aan.

3. Uw paragraaf 1.3: Doel. (pag. 6 e.v.)

Wij volgen uw tekst.

Er wordt uiteengezet dat er verschillende typen woonboten zijn: schepen, woonvaartuigen en arken. Arken zouden het zicht op het water méér belemmeren dan de andere typen omdat ze doorgaans hoger zijn. Dit geldt natuurlijk alleen als de waterkant zelf laag is (niet overal het geval) en als het zich niet ook al door andere zaken wordt belemmerd (geparkeerde auto's). Verder moet worden opgemerkt dat arken soms weliswaar hoger, maar vaak ook veel korter zijn dan schepen en woonvaartuigen. Dankzij deze eigenschap is er juist meer zicht op het water mogelijk.

Pag.6 Doel: bevordering beleving water, gekoppeld aan ligplaatsen.

Hier moeten ook de relatie met kadeparkeerplaatsen worden genoemd, zie ook volgende opmerkingen bij pag.35 en pag.39

pag.7 Additionele doelen o.a. invoeren van een "standaardbreedte voor het aanduidingsvlak voor een ordentelijke inrichting en efficiënt watergebruik" en "Belangrijke zichtlijnen verbeteren"

Het is niet aannemelijk dat een standaardbreedte altijd leidt tot een efficiënt watergebruik. In gevallen waarbij boten niet in deze standaard passen, dient te worden uitgezocht waarom dat zo is. Afwijkingen in de standaardligging zijn juist een karakteristieke eigenschap van het water waarmee het water zich onderscheidt van het landgebruik. Het invoeren van een algemeen geldende standaardbreedte zal leiden tot verschralling van de waterbeleving, vooral vanaf het water.

Met betrekking tot "zichtlijnen" mag u uit ons commentaar bij de tekst op p.35 en p.43 de wens lezen dat die veel beter moet worden uitgewerkt en onderbouwd, misschien zelfs wel geschrapt.

4. De Beleidsuitgangspunten uit hoofdstuk 4.

De historische schets en ontwikkelingen die u geeft, hebben zeker onze waardering. (Hoofdstuk 3) Het geeft een goed doorkijkje naar verleden en heden. Maar in uw huidige motiveringen voor het concept- BW komen soms elementen naar voren die niet voldoende niveau hebben naar onze mening. Wij lopen de naar ons idee relevante paragrafen langs.

Paragraaf 4.1.3 "Ruimtelijke beleving op het water" (pag. 35)

1. De tekst gaat niet over de beleving "op" het water, maar de beleving *van het water vanaf de wal*.
2. Overigens gaat het plan te weinig in op de zeer belangrijke beleving vanaf het water. Volgens onderzoek worden rondvaarten als één van de topattracties van Amsterdam beleefd. Het zou daarom een grove ommissie in een Bestemmingsplan Water zijn om de beleving vanaf het water buiten beschouwing te laten.

"Bij grachten met afgemeerde woonboten is deze zichtrelatie regelmatig onderbroken. Daar waar meerdere arken achter elkaar liggen is het water meestal over een grote afstand niet zichtbaar"

In dezelfde paragraaf wordt de langs de kade aanwezige parkeerstrook genoemd. Er wordt echter niet beschreven dat de daarop geparkeerde auto's het zicht op het water belemmeren. De totale lengte van langs het water geparkeerde auto's overtreft ruimschoots de totale lengte van afgemeerde (woon)schepen. Bovendien zijn de meeste geparkeerde auto's en busjes hoger dan de woonboten die er achter liggen. Hoewel individuele geparkeerde auto's regelmatig verplaatst worden, is deze openbare ruimte in de praktijk zo goed als permanent in gebruik voor parkeren. Als aan het zicht op het water enig serieus belang wordt toegekend, dan zou een bespreking van het kadeparkeren zeker in het bestemmingsplan water thuishoren. Als echter wordt uitgegaan van de gedachte dat het kadeparkeren niet tot het Bestemmingsplan Water moet worden gerekend omdat het parkeren niet op het water zelf plaatsvindt, dan moet de hele beleving vanaf de wal buiten beschouwing worden gelaten, omdat deze ook niet op het water zelf plaatsvindt. Verder is het zo dat de impact van het kadeparkeren op de walbeleving de impact van het waterwonen veruit overstijgt.

pag.36 afbeelding 14: "Een afgemeerde ark versperd het zicht op het water".

1. spelfout "versperd" moet "verspert" zijn;
2. de getoonde ark wordt voor de helft afgedekt door een geparkeerde auto;
3. het is zeer de vraag of water zichtbaar zou zijn indien er geen ark zou zijn, eerder zou de kademuur met geparkeerde auto's aan de overkant zichtbaar worden. Er wordt met deze afbeelding dus iets gesuggereerd dat er niet is;
4. naast de vele geparkeerde auto's zijn vooral de geplaatste steiger langs het gebouw rechts en de geparkeerde bakfiets links belangrijke storende elementen in de zichtlijn die onnodig afleiden van de getoonde ark in de verte.

Conclusie: zichtlijnbelemmerende arken zijn een vergezocht, kunstmatig en theoretisch idee. U kunt dit beter laten vervallen of beter uitwerken.

Paragraaf 4.1.3 "ruimtelijke beleving op het water" (pag 35 e.v.) pag.39

"Bij vernieuwde kades zijn de Amsterdammertjes verwijderd en het schuin parkeren is vervangen door langs parkeren. De ruimtelijke relatie tussen de straat en het water is hierdoor aanzienlijk verbeterd."

Dit is de enige zin in het bestemmingsplan die is gewijd aan het parkeren langs het water. Het waterwonen heeft van zichzelf al een duidelijke ruimtelijke relatie met het water. Anders dan geparkeerde auto's zijn woonboten immers speciaal aan het water aangepast. Gezien het feit dat:

- het parkeren een grotere impact heeft op het waterzicht dan het waterwonen,
- parkeren geen intrinsieke ruimtelijke relatie heeft met het water
- aan het parkeren desondanks slechts 1 zin wordt gewijd,

kan alle tekst voor wat betreft de negatieve impact van het waterwonen op deze relatie geheel uit het bestemmingsplan vervallen.

pag. 40 afbeelding 19: "geprivatiseerde kade"

De kade loopt tot aan de waterkant en is niet geprivatiseerd. Het onderschrift is dus niet correct. Het is niet duidelijk of de getoonde fietsen bij de bewoners van de boot horen of niet. Wel is duidelijk dat de gemeente de kade enigszins openbaar toegankelijk heeft gemaakt door het plaatsen van twee amsterdammertjes om de bewoner een vrije doorgang naar zijn voordeur te verzekeren. Op de foto is ook een groen begroeid hekje te zien. Op de foto is ook te zien hoe de kade wordt ingevuld als er geen bewoners zijn: in plaats van een groen hekje met planten ziet u een auto en een hoge bus voor het water geparkeerd. De foto toont dus aan dat er dankzij de woonboot meer openbare kade dan ernaast beschikbaar is en laat zien dat privé beheerde hekjes mooier zijn dan geparkeerde (privé) auto's.

"Ter plekke van woonbootligplaatsen zijn op de kade kasten voor nutsvoorzieningen en post aangebracht."

Waar slaat bovenstaande opmerking op? Er staan overal kabelkasten en voorzieningen voor huizen, auto's en fietsen. Evengoed zouden we kunnen opmerken: 'de straten zijn geasfalteerd en voorzien van lantaarnpalen ten gunste van het autovervoer van de bewoners'.

"Bij een aantal woonbootligplaatsen wordt de openbare kade privé gebruikt. De kade is dan (gedeeltelijk) omheind of er is een schuurtje geplaatst."

Onjuist: de openbare kade wordt vrijwel nooit privé gebruikt. Soms wordt wel een hekje op de kaderand geplaatst of het openbare groen tussen kade en water privé gebruikt, het gaat dan om het groen dat niet voor openbare toegang is ingericht, dus het openbare kijkgroen. In de meeste gevallen blijft het kijkgroen openbaar zichtbaar en wordt zelfs beter en uitgebreider onderhouden. Soms wordt ook een fiets, auto of een gedoopte plantenbak op de kade geplaatst, maar dat verschilt niet van ander openbaar weg- en stoepgebruik.

"De ruimtelijke impact van deze privatisering is duidelijk zichtbaar aan de Nieuwe Vaart. Vanaf het hooggelegen voet- en fietspad langs de oever is het zicht op het water bijna volledig weggenomen. Het zicht tussen de dicht achter elkaar afgemeerde arken is door omheinde privé- tuinen weggenomen."

Onjuist: doel van de tekst is aan te tonen dat het zicht is weggenomen door het privé gebruik van de kade, maar in de tekst staat dat het komt door de arken. Verder is zeker de helft van de aldaar gelegen groenstrook gewoon in gemeentelijk beheer en daar is het zicht niet beter dan bij de tuinen in privé beheer. Een groot deel van de omheiningen is door de gemeente geplaatst (stalen hekken). Kortom: de tekst toont niet aan dat het zicht wordt belemmerd door het privé karakter van de tuinen.

"De ruimtelijke relatie met het water is hierdoor ernstig aangetast en de structuur van de stad is minder leesbaar"

Onjuist: het uiterlijk van de wallenkant wordt juist veroorzaakt door het water dat er achter ligt. (=relatie). Het groen en de boten geven juist een sterkere relatie met het water dan bijvoorbeeld langs de Mauritskade waar de wallenkant door afwezigheid van woonboten er hetzelfde uitziet als langs een willekeurige straat of laan. Verder wordt de structuur van de stad niet verzwakt maar versterkt door de Nieuwe Vaart. Deze route tussen scheepvaartmuseum en de molen met zijn hoge bomen en karakteristieke wallenkant is bij zeer veel Amsterdammers veel bekender dan de gewone doorsnee vaart, kade of laan.

Paragraaf 4.2 "Ruimtelijke uitgangspunten" (pag. 41 – 52)

In meer algemene zin maken wij de volgende opmerkingen over "zichtlijnen."

Het concept is in het stedenbouwkundig domein gemeengoed. Uw tekst in par 4.2.4. inzake 'zichtlijnen' beschouwen wij als nogal amateuristisch en gezocht. De daar gevolgde redenering is een soort 'psychologie vanaf de tekentafel' en zal bij willekeurig welke Amsterdammer en/of toerist niet als zodanig ervaren worden.

Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar onderzoeksresultaten waarin bijv. 'zicht op het water: een oriëntatiepunt' (pagina 43) wordt bevestigd.

Uit eigen waarneming blijkt dat vooral 'wildplassers' vanaf pleziervaartuigen uw uitgangspunt delen.

Uw redenering waarin 'een schip' eerder met uw 'oriëntatiepunt' (water dus) wordt geassocieerd dan door 'een ark', is nogal folkloristisch in onze ogen. In uw redenering is 'afstand' blijkbaar een cruciale factor omdat een schip een mast heeft en een ark niet. En dat roept de vraag op of 'een mast' een betere verwijzing in een stadse omgeving als het Amsterdamse is (in jargon: "de stedenbouwkundige structuur beter leesbaar") dan bijvoorbeeld een kerktoeren of de bekende stadstorens. Waar steken overigens masten boven de grachtenhuizen uit? Of boven de kerkstorens?

En, belangrijk, wat als het donker is, de avond invalt en de nacht aanbreekt? Zichtlijnen worden dan niet eens schaduwen van beleidsillusies als er geen 'visie' is, in de ware betekenis van dat woord.

Wij concluderen de motivering van uw 3 uitgangspunten: 'meer zicht op het water' en 'herstel van de relatie wal – water', en "het lezen van de stedenbouwkundige structuur" uit uw concept BW dan ook af als onvoldoende.

Uw uitgangspunt is een verdwaald historisch perspectief zonder eigentijdse visie. U meent terug te moeten vallen op de vervlogen tijden van 'een woud van scheepsmasten'.

En het alternatief ligt zo voor de hand: u gaat voorbij aan het feit dat een brug bij uitstek voldoet aan uw 3 uitgangspunten ! En aangezien ze verlicht zijn ook nog als het donker is!

De Amsterdamse binnenstad telt circa 240 bruggen (pag. 38)!! Ons inziens ruim voldoende voor uw uitgangspunten.

Van de 762 ligplaatsen zijn er slechts enkele die naar uw idee geen bijdrage leveren aan uw 3 uitgangspunten. Laat ze liggen, dat bespaart een hoop bestuurlijke drukte!

Verder wijzen wij u graag op het prachtige initiatief waarin Amsterdam een prijsvraag heeft uitgeschreven om arken te ontwerpen die geheel selfsupporting zijn. De 'Gewoon boot' ligt nu onbewoond in Amsterdam Noord.

Ook wij vragen ons af wie is die passant die dan "de stedenbouwkundige structuur gaat lezen" ? Welke doelgroep is dat? Ook wij hebben natuurlijk gezocht naar een antwoord op deze vraag en kwamen in aanvulling op uw tekst (pag.35) tot de volgende conclusies:

- Amsterdammers kennen hun stad en zo niet dan vragen ze de weg of gebruiken hun "tom-tom"
- Fietzers kennen bij uitstek de (kortste) routes in de stad en hebben, evenals pizzakoeriers, meer oog voor het verkeer en de hindernissen dan de stedenbouwkundige structuur.
- Nederlandse toeristen, niet- Amsterdammers, die wij overigens vaak zien, hebben een plattegrond, een gids of vragen ook de weg. Ook zij komen niet om de "stedenbouwkundige structuur te lezen". Museum bezoek, shoppen, theaterbezoek, rondvaart, etc
- Buitenlandse toeristen komen vaak met de rondvaartboot, de bus langs, andere vormen van groepsvervoer (fiets), met een gids die hen informeert over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam, monumentale panden en andere bezienswaardigheden
- Rondvaartboten en hun opvarenden komen het meest in aanmerking om de "stedenbouwkundige structuur te lezen". Echter zij hebben geen zicht op het water maar op de wal.
- Beleidsambtenaren RO, planologen, stedenbouwkundigen, architecten e.d. zijn bij uitstek de professionals die in dit onderwerp geïnteresseerd zijn. Echter, die zullen de "de stedenbouwkundige structuur" van Amsterdam allang kennen vanuit professionele optiek, middels digitale media, boeken, elkaars lezingen, etc. Geen nieuw dus.

Moeten 724 waterhuishoudens, met hypotheeken, omgevingsrelaties, vergunningen, etc . etc. wijken voor de in enkele oogwenken tijdens daglicht passerende "lezende" passanten? Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Naast deze algemene opmerkingen nu uw tekst.

pag. 41.

"In situaties waar het vanwege fysieke omstandigheden (bijvoorbeeld bij een schuin talud) toch niet mogelijk is om geheel binnen het aanduidingsvlak te liggen kan bij omgevingsvergunning worden afgeweken van de maat van het aanduidingsvlak. "

Waarom wordt in zulke fysieke gevallen niet gewoon het aanduidingsvlak correct aangegeven? Vooraf ingebouwde afwijkingen lijken onwenselijk.

Het valt overigens op dat de woonschepen aan de zuidzijde van de Nieuwe Vaart niet zijn ingetekend in het aanduidingsvak. Graag hiervoor uw aandacht.

pag. 42

"Bovendien bevinden zich in dit gedeelte geen parkeerplekken waardoor de relatie tussen wal en water ook niet door geparkeerde auto's belemmerd wordt"

Dit kan toch geen argument zijn? Als je woningen wilt verplaatsen omwille van waterzicht, dan is toch zeker eerst gekeken naar verbeteren van het waterzicht door het wijzigen van de parkeerbestemming? Een toevallige afwezigheid van parkeerplaatsen kan daarom niet als extra argument worden gebruikt om de woonbestemming op te heffen. Waar wordt eigenlijk aandacht besteed aan het bestemmen van waterzicht belemmerende parkeerplaatsen?

Paragraaf 4.2.4 Zichtlijnen

pag. 43

Zichtlijn Funenpark naar molen de Gooyer

1. zijn er woonarken in deze zichtlijn?
2. is deze ark storend in het beeld naar de (zeer hoge) molen en weidse ruimte er achter? Het aanmerken van een zichtlijn heeft als gevolg dat in die lijn gelegen arken bij vervanging of verplaatsing niet zouden mogen terugkeren. Voor de recent aangelegde zichtlijn funenpark - Gooyer is de algemene wens van schepenzicht disproportioneel t.o.v. het privé belang van de woonboot-bewoner(s)
3. voor welke zichtlijnen geldt deze disproportionaliteit nog meer?

pag. 44:

"arken belemmeren de ruimtelijke structuur en het zicht op het water en de associatie met water"

Onjuist: arken zijn korter en efficiënter en direct herkenbaar als behorend bij het water. Verder kunnen arken meestal niet worden vervangen door een schip omdat de daarvoor benodigde ruimte niet beschikbaar is. Een ark maakt namelijk twee tot vijf maal efficiënter gebruik van de beschikbare kadellengte. Een ark van 15 meter lengte met onderwater-verdieping heeft meer woonruimte dan een schip van 45 (!!) meter lengte.

Het uiterlijk van arken en schepen is een kwestie van smaak. Sommigen vinden de vaak grote stalen schepen vanwege hun historische karakter en ambachtelijke herkomst nogal rommelig ogen terwijl anderen juist de vaak keurig afgewerkte arken minder kunnen waarderen. Het verdient daarom de voorkeur om beide typen in ongeveer de bestaande verhoudingen te handhaven.

5. Uw Paragraaf 6.3.2 Water. (pag.64 e.v.)

In deze par. wordt een groot aantal onderwerpen aangesneden die de duidelijkheid niet bevorderen. Er lijkt sprake van conceptuele verwarring: de paragraaf heet 'water' maar het gaat in feite over wat er in en langs mag; er volgen dan 19 'toegestane functies' die weer worden gevolgd door 'een korte

toelichting op de achterliggende regeling'. En die 'achterliggende regeling' is in het merendeel eigenlijk gewoon een omschrijving.

Verwarrend wordt het pas als verscholen in de teksten ineens 'afwijkings- en wijzigings bevoegdheden' opduiken. Het wordt zo niet duidelijk waar de eindgebruiker aan toe is.

Echt volstrekt onduidelijk wordt het als we de 19 door u toegestane functies confronteren met de in par. 6.4 genoemde: "afwijkings- en wijzigings bevoegdheden". Er zijn blijkbaar 'bevoegdheden' en 'regels' hieromtrent. Maar de lezer begrijpt mogelijk uit uw tekst dat deze par. 6.4 alleen van toepassing is op de punten 6 t/m 9 van de toegestane functies.

U zult begrijpen dat de eindgebruikers van water willen weten waar zij precies aan toe zijn, noodzakelijk om straks formeel te kunnen inspreken en om in een later stadium eventueel formeel bezwaar te kunnen maken.

Met een variant op uw teksten: de zichtlijnen om de structuur van uw concept- BW te lezen, ontbreken op dit punt.

6. Het "gevoelig gebied": par 6.3.2 en paragraaf 6.3.6

Wij staan gedetailleerd stil bij uw tekst over dit onderwerp omdat het het gebied is waar wij 'belang' bij hebben.

pag. 64

"Waterverplaatsing mag niet groter worden, er mogen geen ligplaatsen bijkomen en er mogen geen extra obstakels worden geplaatst zoals afmeerpalen, steigers e.d."

De berekening van de doorstroomcapaciteit van het gevoelig gebied wordt gerekend tot de hydraulica / hydrologie. Het is niet gemakkelijk om hiervoor algemene formules te vinden, maar de zogenaamde wet van van Hagen-Poiseuille voor laminaire stroming lijkt van toepassing. Volgens deze wet is de hoeveelheid water (debiet) die per tijdseenheid door een geleider kan lopen ongeveer evenredig met het oppervlak van de doorsnede. Het komt er in de praktijk op neer dat de weerstand van het watersysteem vooral wordt bepaald door de smalste en ondiepste doorgangen (bruggen en sluiskommen). De bijdrage in de weerstand van obstakels langs bredere doorgangen is daarbij zeer gering. De geringe bijdrage aan de weerstand veroorzaakt door de langs de relatief ondiepe waterkant aangemeerde woonboten wordt verder nog verkleind doordat de boten meestal achter elkaar in één lijn zijn gelegd. Door de kop-staart ligging langs de waterkant wordt de additionele weerstand veroorzaakt door een individuele woonboot nog verder verminderd (vergelijk de geringe extra weerstand veroorzaakt door een treinwagon in een trein). Bij de vervanging van woonboten biedt een eventuele grotere waterverplaatsing mogelijk zeer grote voordelen voor zowel de eigenaar als de omgeving: de eigenaar kan beschikken over meer (woon)ruimte onder de waterlijn en tegelijk kan het deel boven de waterlijn lager of meer doorzichtig worden gemaakt.

Wanneer dit voordeel wordt gewogen tegen het nadeel van de verwaarloosbare extra waterweerstand dan wordt - gezien hierboven beschreven mechanismen - duidelijk dat een algemeen verbod op een grotere waterverplaatsing in het gevoelige gebied disproportioneel zou zijn.

Verbreidingen na versmallingen in de waterstroom kunnen op zichzelf al voor extra weerstand zorgen (turbulentie). Hierdoor is het niet onwaarschijnlijk dat woonboten die in de buurt van bruggen en sluizen zijn afgemeerd zelfs voor een verbetering van de doorstroming zorgen naarmate hun waterverplaatsing groter is.

Een andere factor is de wrijvingsweerstand langs de lengte van de boten. Het is aannemelijk dat de wrijvingsweerstand van de huid van afgemeerde woonboten lager is dan de weerstand van de vaak grillig gevormde walkant. Ook om deze reden kan het zo zijn dat langs de kant afgemeerde woonboten met een grotere waterverplaatsing zelfs leiden tot een kleinere totale weerstand van het watersysteem.

Voor wat betreft de bergingscapaciteit van het gevoelig gebied zij opgemerkt dat het volume van de drijvende objecten verwaarloosbaar is in vergelijking met het totale (eventueel overtollige) water-volume. Een toename van de waterverplaatsing bij een eventuele woonbootvervanging zal zelfs

helemaal geen meetbaar effect hebben op de totale bergingscapaciteit.

Verder wordt voorgesteld dat indien er sprake is van een verplaatsing, dat zo'n verplaatsing dan altijd alleen verder van het gemaal mag plaatsvinden (o.a. p. 70). Volgens de regels van de hydraulica is de grootte van de knelpunten echter niet afhankelijk van de afstand tot het gemaal, maar van de nauwheid/ oppervlak van doorsnede, van de doorgang. Het vergroten van alleen de afstand heeft geen effect. Immers al het water dat door het gemaal gaat, moet eerst door de grachten. Het water gaat niet sneller stromen of ondervindt niet meer weerstand naarmate het dichterbij het gemaal komt. Dit zou alleen mogelijk zijn als het water elders ook harder ging stromen.

Indien u meent dat het toch nodig is om de voorgestelde verbod op vergroting van de waterverplaatsing bij vervanging te handhaven, dan zou dit, gezien de hierboven beschreven mechanismen, toch behoren te worden onderbouwd met een berekening of model of uiteenzetting waaruit blijkt dat zo'n maatregel toch niet disproportioneel zou zijn. Voor het handhaven van het voorstel alleen nog verplaatsingen toe te staan naar verder van het gemaal afgelegen locaties, moet eerst echt aannemelijk worden gemaakt dat boten dichterbij het gemaal een grotere belemmering zouden vormen dan verder afgelegen boten, want ook dat lijkt op het eerste gezicht niet erg waarschijnlijk.

Alles overziende is het verstandig om een 'watertoets' aan te vragen bij Waternet. Wij nemen t.z.t. graag kennis van de uitslag.

Paragraaf 6.3.6 (p. 70)

"In het gevoelig gebied kan het dagelijks bestuur met een bestemmingswijziging het maximaal aantal boten verlagen"

1. Er is niet aangetoond dat boten de doorstroming belemmeren noch de waterbergingscapaciteit verminderen. Met hoeveel minuten wordt in geval van een calamiteit een overstroming uitgesteld als alle boten zouden zijn verwijderd volgens dit scenario en leidt dat tot minder schade?
2. Volgens welke procedure kan het DB het aantal boten verlagen?
3. Baggeren en fietswrakkenruimen is mogelijk een veel efficiënter alternatief beleid?

6. Uw paragraaf 6.4: Afwijkingen – en wijzigingsbevoegdheden. (pag 71)

Wij groeperen een aantal van uw teksten:

"Met het bestemmingsplan wordt beoogd het gebruik van het water uniform te regelen voor het gehele centrum en het gemeentelijke en stadsdeelbeleid hierin te vertalen (met uitzondering van de gebieden die tot grootstedelijk project zijn verklaard). Dit heeft voornamelijk geleid tot gebruiksregels en in mindere mate tot bebouwingsregels. Dat laatste heeft te maken met het feit dat boten geen bouwwerken zijn in de zin van de Woningwet"

"Wanneer het plan voorziet in deze bevoegdheden, hoeven in voorkomende gevallen geen veelal zwaardere en langdurigere postzegelbestemmingsplannen of afwijkingen bij omgevingsvergunning (ex artikel 2.12 lid1 onder a onder 3 Wabo) in procedure te worden gebracht."

"Met de afwijkingsregels verschaft de raad aan het dagelijks bestuur de bevoegdheid om binnen de daarbij aangegeven grenzen af te wijken van de bebouwingsregels en gebruiksregels" (pag 71)

Bovenstaande roept een aantal reacties op.

Naar ons idee bedoelt u met 'uniform': centraal. U kent uzelf als DB beslissingsbevoegdheden toe als de Raad daarmee instemt. Op zich is daar niets op tegen. Het gevaar hiervan zit naar ons idee in het verwarren door het DB van 'uniform' met 'pluriform'. Weet u het nog?:

"Al met al is het zicht op het water in de naoorlogse periode plaatselijk ingrijpend verminderd. Hiervoor in de plaats kwam een beeld vanaf het water op de woonschepen, een beeld dat door velen als bijzonder en als typisch Amsterdams wordt ervaren." (pag 28)

Verder menen wij dat u in feite hiermee de belanghebbende burger haar/zijn eerder elders toegekende rechten ontnemt. In relatie tot uw betoog onder 6.4.2.1 en 6.4.2.3 (zie hieronder) wekt dit op z'n minst bevreemding. Uw betoog op dit punt overziende komt hier een sterk centralistische visie in naar voren waarin de belanghebbende Amsterdammers wellicht buiten spel gezet zijn/worden. Dat is niet onze opvatting over hoe wij bestuurd willen worden. Wij bepleiten dus het handhaven van de bestaande individuele belangbehartigingsmethoden en - rechten.

6.4.1 Afwijkingsregels en 6.4.2 Wijzigingsregels.

De indruk wordt gewekt dat er sprake kan zijn van een zekere vrijwilligheid. Onduidelijk is wie is de aanvrager en beslissingsbevoegde is bijvoorbeeld: Wie vraagt de 'omgevingsvergunning' aan? En hoe verhoudt zich dat tot de gegeven bevoegdheid?

6.4.2 Wijzigingsregels

Genoemd worden 5 bevoegdheden waarvan er 2 onze reactie krijgen.

6.4.2.1 : Realisatie Alternatieve ligplaatsen

Hier wordt ingegaan op de bevoegdheid een alternatieve ligplaats te realiseren. Er worden rekenregels gegeven hoe om te gaan met het aantal ligplaatsen in één rak.

Er wordt geen aandacht gegeven aan de beslissingsbevoegdheid tot verplaatsing vanaf de huidige legale ligplaats. Er zal toch eerst daarover een besluit door een bevoegd gremium moeten worden genomen alvorens te mogen/kunnen verplaatsen?

6.4.2.3.Toekenning Alternatieve ligplaatsen

De wijzigingsbevoegdheid wordt toegekend aan het DB om 9 beleidsdoelstellingen te kunnen realiseren.

Het valt op dat deze 9 beleidsdoelstellingen pas hier expliciet worden genoemd en verscholen liggen onder de kop: "Toekenning alternatieve ligplaatsen".

Wat stoort is dat de indruk wordt gewekt dat "aanvragers" en "beslissingsbevoegden" (lees: het DB) dezelfde zijn. Dit houdt o.i. in dat het DB bij zichzelf een aanvraag indient en er daar ook beslissingsbevoegd over is. Een opmerkelijke constructie die niet voldoet aan juiste bestuurlijke omgangsvormen en verhoudingen en zich op deze manier gaat afspelen achter 'gesloten deuren'.

Of bedoelt u dat bijv bij punt 8 een eigenaar op eigen initiatief een aanvraag indient en ruimte wil maken omdat zijn huis in een door u bepaalde zichtlijn ligt? Wij kunnen ons dat niet zo gemakkelijk voorstellen. Deze indruk wordt versterkt door de tekst op pag 73, laatste alinea waarin 'voorwaarden' onder de punten a) en b) worden genoemd die het DB hanteert bij een aanvraag.

Bovendien blijkt dat de genoemde 9 beleidsdoelstellingen blijkbaar een 'prioriteitsvolgorde' zijn (zie punt a).bij meerdere aanvragen.

Samenvattend: er bestaat onduidelijkheid:

- Is bestuurlijk centralisme het doel met als gevolg dat de belanghebbenden worden uitgesloten van bestaande rechtsmogelijkheden?
- Bestaan er 'aanvragers' en zo wie zijn dat?
- Wat is de status van de genoemde 9 doelstellingen?
- Wat levert de confrontatie op met de in 6.3.2: Water, genoemde 19 functies?

7. Uw paragraaf 7.6 Effecten van het Steigerplan.(pag. 77)

Uit uw onderzoek zou blijken dat er 'negatieve effecten van het Steigerplan beperkt zijn" (pag 77)

Ik citeer:

" Het belangrijkste effect van het Steigerplan en nieuwe steigers is volgens reders en beleids-makers een betere spreiding van de commerciële vaart in de Amsterdamse binnenstad. Als gevolg daarvan verwachten zij in het geheel minder drukte en overlast en een verbeterde veiligheid en doorvaart op en rondom het water. Daarnaast betreft een groot deel van de totale rondvaart traditionele rondvaart met vaste 'van A naar A' routes. Het steigerplan zal hierop een zeer beperkte invloed hebben. Het Steigerplan leidt dus niet zozeer tot meer vaarbewegingen van commerciële vaart. Op een aantal nieuwe op- en afstaplocaties kan een toename in vaaractiviteit ontstaan doordat op locaties waar nu geen steiger is in de toekomst gehalteerd kan gaan worden. Welke locaties dat precies zijn en om welke aantallen vaarbewegingen het gaat, kunnen de reders op dit moment niet aangeven." (pag 78)

Kort samengevat is dit van een onderzoeksniveau: 'bakker, heeft u lekker brood?'

Bovendien: wel spreiding maar we weten niet waar en hoeveel. Erg 'dun' en zeker niet objectief, is onze mening.

Waarom heeft u de reders niet gevraagd naar hun businessplannen voor de komende 30 jaar? Naar wij dachten bent u de beslissingsbevoegde als het gaat over de locaties en niet de reders. Bovendien gaan wij er van uit dat u wél beschikt over prognoses over toeristisch watergebruik. Immers u staat ook toename van hotelcapaciteit toe wat ongetwijfeld (ook) zal leiden tot méér watertoerisme. Dus onze vraag is welke lobby er schuilt achter deze uitgangspunten?

Ten slotte.

De VNV sluit af in de hoop dat wij een bijdrage hebben kunnen leveren vanuit ons perspectief op het concept- BW. Wij hebben nog niet gereageerd op de concept-regels. De reden is dat regels volgen uit beleid en bovendien dat er wellicht een 'uitvoeringsnota' en 'uitvoeringsregeling' nog volgen. Mogelijk dat wij later met een korte samenvatting komen: de tijd ontbrak ons daarvoor.

Wij hebben uw bijeenkomst in de Beurs van Berlage bijzonder op prijs gesteld. Wij hebben hier de daar gehoorde reacties niet opgenomen. Meer specifiek: de bezwaren die de 'walbewoners' van de Oostelijke Eilanden naar voren brachten spreken voor zich.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid e.e.a. mondeling nader toe te lichten.

Wij wensen u succes met de verdere voorbereidingen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur VNV,


Ir. E.-d. van Cortenberghe
Voorzitter

EILANDENOVERLEG

p/a Wijkcentrum Oostelijke Binnenstad



Oosterkerk

Kleine Vitterburgersstraat 1
1018 LS Amsterdam
telefoon 020-622 8808
telefax 020-6230360

inspraakreactie Eilandenoverleg op concept-ontwerpbestemmingsplan Water
(aanvulling op pro forma reactie 30 juni 2011)

In het concept-ontwerpbestemmingsplan water worden argumenten als zicht op het water, het kunnen lezen van de stad, sociale leefbaarheid, ruimtelijke structuur en dergelijke toegepast als onderbouwing dat er ligplaatsen moeten worden opgeheven. Het Eilandenoverleg maakt bezwaar tegen de vaagheid van deze argumenten en de willekeurige en inconsequente manier waarop ze worden toegepast. Het leidt tot een onnodig grote behoefte aan alternatieve ligplaatsen. Steeds is de argumentatie dat dit het stadscentrum ten goede komt.

Ook maken wij er bezwaar tegen dat alternatieve ligplaatsen voornamelijk gesitueerd worden op de Oostelijke Eilanden. De verlichting van de druk op de binnenstad wordt zo als probleem eenzijdig bij de Oostelijke Eilanden neergelegd. Met name het creëren van ligplaatsen in de Kattenburgervaart wijzen wij van de hand. De samenhang tussen het watergebruik en de gevolgen voor de walbewoners krijgen hier onvoldoende aandacht. Een zorgvuldige afweging ten opzichte van de belangen van de bewoners van de Oostelijke Eilanden heeft niet plaatsgevonden. Er wordt geen rekening gehouden met geluidsoverlast, milieuoverlast, natuurwaarden, leefbaarheid, bereikbaarheid, parkeerdruk, zicht op Rijksmonument 'De Paerl' en het huidige recreatieve water- en oevergebruik. De leefbaarheid is hier in het geding.

Wij verzoeken u om de Kattenburgervaart als woonbootlocatie te doen vervallen.

namens het Eilandenoverleg,

Truus Dekker,
voorzitter

30/VI-11

Bezwaarschrift.

Geacht College,

Betreft: Concept-ontwerp Bestemmingsplan Water.

Inzake : Steigerplan i.d. A'damse binnenstad v.h. SAC.

M.B.T. : Steigerplan a.h. begin v.d. Prinsengracht, ter
hoogte v.d. Noordermarkt.

Jurid. : Hierbij stel ik u aansprakelijk.

Omdat ik partieel bezwaar heb tegen bovengenoemd Best. Pln. Water-
A'damse Binnenstad, en i.h.b. tegen het Steigerplan van het SAC
dd 22/I-2008, geef ik u hierbij uitdrukkelijk te kennen uw steiger-
plan af te wijzen met als motivatie:

- 1)- Aanmerkelijke waarde-vermindering van mijn eigendom.
- 2)- Aanhoudende extreme overlast.
- 3)- Geheel in strijd met Monumentenzorg etc.

Graag tot nadere inl. en motivatie bereid, verblijf ik in afwachting
van uw berichten.

Met vriendelijke Groet.

Hoogachtend,


F. Hampe

NB-

Vanwege Fax-Polling wordt dit bericht tevens morgen bij u afgele-
verd, op de Stopera.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: R. C. Oosterwijk & E. Oosterwijk
 Adres: Prinsengracht 162
 Telefoonnummer: 0625041510
 E-mailadres: rco.mm@me.com
 Namens: Aktiegroep: Steiger voor je deure!

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

2.0.2. bijlagen
Excuses voor het late indienen,
wegens vakantie in buitenland!

Stadsdeel Centrum
ind. nr. <u>15-7-2011</u>
afgeleverd op: <u>15</u>
door: <u>antw./akt</u>
<u>Projecten</u>
<u>BW</u>
Kopie naar:

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum, sector Middelen
Afdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Amsterdam, xx-xx-xxxx

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik bezwaar tegen het besluit van het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum om op- en afstapvoorzieningen zoals vermeld in het projectbesluit van 29 juni 2010 te bouwen. Gezien mijn woonadres richt mijn bezwaar zich specifiek op de op- en afstapvoorziening ter hoogte van **vermeld hier de dichtsbijzijnde locaties**.

Mijn bezwaar tegen de aanleg van op- en afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter lang heeft de volgende grondslagen:

- Inbreuk op mijn woongenot door de toestroom van toeristen en de toename van stank en lawaai door rondvaart- en andere commerciële boten als gevolg van de extra vaarbewegingen in mijn directe omgeving.
- Te verwachten waardedaling van mijn woning door bovenstaande.
- Het tegen de wil van en zonder overleg met direct belanghebbenden (de bewoners) vaststellen van dit projectbesluit ter verdere intensivering van het watergebruik. Bewoners aan en in de grachten zijn al jaren tegen de intensivering van het watergebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld het jaarlijks toenemende aantal klachten van overlast, zoals bekend bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (nu Waternet).
- Het ontbreken van een deugdelijke onderbouwing van de stelling dat intensivering van het watergebruik gewenst, dan wel noodzakelijk is.
- Het beleid is niet in lijn met de uitkomsten van de onderzoeken van de Gemeente.
- De grachten kunnen, vooral in de zomer, geen extra vaarbewegingen meer aan. Er wordt niet voor niets ieder jaar een stijging van klachten door de overlast geconstateerd.
- Afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter willen plaatsen in ieder rak en om te beginnen met de genoemde locaties in dit projectbesluit is niet in lijn met het beleid van de Gemeente om zeer terughoudend op te treden tegen het plaatsen van nieuwe steigers (Nota 'Kade- en Oevergebruik' 1995).
- Het beleid is eenzijdig gericht op de belangen van de commerciële partijen.
- Handhaving schiet nu al ernstig te kort, wat eerst op orde gebracht zou moeten worden voordat gedacht wordt over beleid tot verdere intensivering.

Mijn visie op de ruimtelijke onderbouwing van de Gemeente inzake op- en afstapvoorzieningen

I Wat is een op- en afstapvoorziening?

In deze alinea wordt gesteld dat het om een klein bouwwerk gaat, zonder aan te geven op welke objectieve grond is bepaald wat een klein dan wel groot bouwwerk is.

Nu het gaat om bouwwerken van 20-40 meter per rak (gemiddelde lengte van een rak is 150-200 meter), kun je niet spreken van een klein bouwwerk. Zeker niet als je constateert dat een dergelijk bouwwerk groter is dan de meeste woonboten.

Ook wordt in deze alinea gesteld dat er een afmeerverbod komt voor andere vaartuigen dan rondvaartboten. Hierbij wordt niet gemeld hoe men denkt dit te handhaven na 23:00 als de pleziervaart nog ruimschoots aanwezig is. De afgelopen jaren is er weinig tot geen toezicht overdag en na 23:00 in het geheel niet.

II Visie op het water

Het stadsdeel stelt in deze alinea dat het veel belang heeft bij het goed regelen van het dynamisch gebruik, waaronder het tegengaan van overlast te water. Er wordt echter nergens vermeld hoe het stadsdeel dit denkt te gaan doen. Daarnaast spreekt de Gemeente over het verder intensiveren van vervoer over water, terwijl het enige dat de afgelopen jaren is geïntensiveerd is de overlast door toenemende drukte. Door deze op- en afstapvoorzieningen te realiseren zal hiermee ook de overlast worden geïntensiveerd.

In deze alinea wordt verder gesteld dat de stedelijke doelstelling voor dynamisch gebruik van het water in Amsterdam als volgt luidt: *"een veilig gebruik van het water (...) waarborgen, waarbij bepaalde gebruiksfuncties niet overheersen of andere functies belemmeren, waarbij de overlast van het gebruik beperkt blijft en waarbij een goede afwikkeling van het verkeer gewaarborgd is"*. Indien deze doelstelling strikt was nagekomen dan was het uitsluiten van pleziervaart niet aan de orde gekomen. Immers, stimuleren van vervoer van personen en goederen geldt ook voor pleziervaart die van A naar B wil. Deze steigers zouden om die reden dan ook voor pleziervaart beschikbaar moeten zijn. Los van het feit dat ik tegen het plaatsen van deze steiger in mijn directe omgeving ben gezien de te verwachten overlast (o.a. door gebrek aan handhaving). De gebruiksfunctie van de steigers alleen toe te wijzen aan commerciële partijen overheerst duidelijk, wat indruist tegen de stedelijke doelstelling. Wat nog zwaarder meeweegt is de ervaring van een bewoner in de Reguliersgracht die met me is gedeeld. Hier blijkt duidelijk uit wat het gevolg zal zijn van deze extra steigers, meten is immers weten;

"Wij hebben een jaar of 2 een soort van steiger voor de deur op Reguliersgracht nr 11 en ik weet uit ervaring dat dit tot congestie leidt op de gracht, ook gebruiken 's avonds en 's nachts verschillende mensen deze steiger om aan te leggen en weer anderen gebruiken het als openbare bar of slaapplek. Terwijl we bezig zijn met de meest vreemde middelen het verkeer terug te dringen, (waardoor het in feite alleen maar erger wordt) gaan we dan nu ook nog het verkeer op het water bevorderen, waarvan de meeste mensen blijkbaar geen notie hebben wat het gemiddelde bootje uitstoot, laat staan een grote boot die nooit z'n motor uitdoet, terwijl deze wachtend op klanten, respectievelijk de catering op vol vermogen tegen de steiger drukt."

Toch even een voorbeeld, een rondvaartboot die een haakse bocht maakt van Reguliersgracht naar Herengracht, maakt vaak een vette zwarte rookpluim van een meter of 20 > 30 en dat een meter of 10 breed.

Ik hoop dan ook dat er een herziening van dit onzalige plan mogelijk is.

*Vriendelijke groeten,
R. van de Graaf"*

Hoe verklaart de Gemeente de stelling dat er geen overlast te verwachten is nu uit de praktijk duidelijk het tegenovergestelde blijkt?

Ook wordt in deze alinea gesteld dat de onderzoeksresultaten van O+S over 'Drukke op het water' als uitgangspunt zijn genomen voor het nieuwe beleid van 'Dynamisch gebruik van het water'. In de onderzoeksresultaten van O+S wordt gesteld dat "(...) grachten waar de ervaren drukte, de gemeten drukte en het aantal overlastmeldingen groot is". De keuze om dan voor nog meer vaarbewegingen te kiezen rijmt dan ook niet met de stelling dat de onderzoeksresultaten als uitgangspunt zouden zijn genomen. Hoe verklaart de Gemeente dit?

Zoals blijkt uit de vaststelling van de Nota 'Kade- en Oevergebruik' uit 1995 is het openbare ruimtebeleid er juist op gericht om uitbreiding van steigers te beperken en dient er *zeer terughoudend* te worden omgegaan met nieuwe afmeervoorzieningen. De doelstelling van de Gemeente om vervolgens elf op- en afstap voorzieningen te plaatsen in de grachten is in strijd met de vaststelling van bovenstaande nota om juist uitbreiding van steigers te beperken. Blijkbaar hanteert de Gemeente voor de commerciële rondvaart een andere nota. Hierover ontvang ik graag uitleg.

De uitgangspunten die de Gemeente hierbij hanteert spreken boekdelen. Twee uitgangspunten vallen met name op. Ten eerste de toegankelijkheid van openbare steigers goed regelen. Ten tweede het realiseren van verkooppunten in bestaande bebouwing. Deze steigers alleen beschikbaar te stellen voor rondvaartboten en niet voor pleziervaart (al is dat niet te handhaven) in combinatie met het tweede uitgangspunt geeft goed aan waar het de Gemeente om te doen is. Omzetvergroting. Vergeten wordt hierbij rekening te houden met de bewoners. De overlast van toeristen in combinatie met de overlast van af- en aanmerende rondvaartboten zal zeer hinderlijk zijn en inbreuk maken op het woongenot van de bewoners. Hier is overduidelijk geen rekening mee gehouden bij het opstellen van de projectbesluiten. Met name is dit duidelijk geworden door op geen enkel moment met de bewoners in contact te treden voorafgaand aan en/of tijdens deze besluitvorming. Welk ander belang dan een commercieel belang wordt gediend als het realiseren van verkooppunten een doelstelling is? Graag de reactie van het dagelijks bestuur hierop.

III Steigerplan

De algemene doelstelling van het steigerplan luidt: "(...) *maximaal faciliteren van bedrijfsmatig vervoer over water (...) tegen de achtergrond van hoeveel extra vaarbewegingen het water aan kan.*" Indien deze doelstelling strikt zou worden nageleefd dan zou men juist moeten kiezen voor het

terugdringen van vaarbewegingen over water. Zeker gezien bijvoorbeeld de jaarlijkse stijging van het aantal klachten, aanvaringen en schadegevallen. Hoe verklaart de Gemeente dit?

Andere uitgangspunten van de Gemeente die in dit bezwaar vermeldenswaardig zijn;

- Aandacht voor de mogelijke overlast van extra vaarbewegingen. Uit het plan om extra open- en afstapvoorzieningen te realiseren blijkt juist dat er geen aandacht wordt gegeven aan overlast door extra vaarbewegingen. Juist het remmen en weer starten van rondvaartboten bij deze voorzieningen zorgt voor meer overlast door deze extra vaarbewegingen. Hoe legt de Gemeente dit uit?
- Zoveel mogelijk openbaarheid van steigers. Door de steigers alleen beschikbaar te stellen voor rondvaartboten maakt duidelijk dat de Gemeente geen enkele moeite doet om dit te realiseren. Als de commerciële rondvaart maar tevreden is, want van openbaarheid is geen enkele sprake. Graag een uitleg van de Gemeente over de 'openbaarheid van steigers' doelstelling in het licht van alleen bestemmen voor commerciële schepen.
- Oog voor de realiteit dat er grenzen kunnen zijn aan wat het water aankan aan vaarbewegingen. Dat de Gemeente de ogen hier letterlijk en figuurlijk juist gesloten houdt voor de reeds overschreden capaciteit moge duidelijk zijn. De dagelijkse stromingen en botsingen zijn hier het beste voorbeeld van. Daarnaast blijkt uit de hieronder genoemde onderzoeken dat de Amsterdammers en met name de bewoners aan en in de grachten al vinden dat het zeer tot te druk is in de grachten. Graag een toelichting van de Gemeente waarom de ogen hier gesloten voor houdt in tegenstelling tot de eigen doelstelling.

Onderzoeken drukte in de grachten:

- Cijfers Amsterdam Toerisme & Congres Bureau 2005: *'Amsterdammers vinden het steeds drukker op de grachten'*. Destijds 110 rondvaartboten varen 660 keer door de Prinsengracht met minimaal evenveel pleziervaart (momenteel drie keer zo veel pleziervaart) levert meer dan 1300 boten per dag door de Prinsengracht op. Dit betekent 1,8 hoot/minuut van 09:00-21:00. In 2010 staat de teller in de zomer op gemiddeld 5 boten per minuut. Vele malen drukker in de gracht dan op de gracht.
- Gemeente Amsterdam Dienst Onderzoek en Statistiek 2004
"Wel weten we uit het onderzoek dat in 2003 (!) onder Amsterdammers werd uitgevoerd dat zes van de tien ondervraagde Amsterdammers van mening zijn dat het zeer druk is op de grachten. In een smalle gracht met veel afgemeerde boten en veel dynamisch gebruik wordt het aantal vaarbewegingen sneller als druk ervaren. Een van de grachten waar de ervaren drukte, de gemeten drukte en het aantal overlastmeldingen groot is, is bijvoorbeeld de Prinsengracht."
Dit onderzoek is 7 jaar oud en in de afgelopen jaren is de drukte alleen maar toegenomen. Om nu te kiezen voor een verdere intensivering is dan ook volstrekt onbegrijpelijk en zal grote afbreuk doen aan het woongenot van de bewoners. Overduidelijk wordt hier alleen rekening gehouden met de commerciële partijen en de toeristen.
- Dienst Binnenwaterbeheer Cijfers Rapportage overlastmeldingen 2007

De pleziervaart is in de zomer een van de belangrijkste veroorzakers van overlast van Amsterdamse vaarwegen. Een ander deel van de overlast ontstaat door de rondvaart. Deze overlast bestaat vooral uit lawaai en stank.

Als bovenstaande onderzoeken anno 2010 zouden worden uitgevoerd dan is de vraag 'is de drukte en bijbehorende overlast erger geworden' retorisch. Degelijke onderzoeken behoren het startpunt te zijn van het bepalen van de projectbesluiten. Al zijn deze onderzoeken verouderd, toch geeft de Gemeente aan dat deze onderzoeken de basis zouden vormen van het te bepalen beleid. De genomen projectbesluiten geven echter aan dat er geen rekening is gehouden met bovenstaande conclusies, waardoor deze onderzoeken niet meer zijn dan een wassen neus. Hoe verklaart de Gemeente dit?

IV Beheer en toezicht

Hier wordt gesteld dat de *"intensivering van het dynamisch gebruik van water steeds vaker leidt tot belangenbotsingen tussen verschillende gebruikersgroepen. Op sommige plaatsen ontstaan met mooi weer regelmatig nautische knelpunten, onveilige situaties en conflicten tussen verschillende categorieën watergebruikers."* Uit de jaarverslagen blijkt dat het aantal klachten waar actie op volgt van de dienst of de Politie stijgt. Het is dus volstrekt onlogisch om te kiezen voor verdere intensivering op het water, zonder eerst de problematiek aan te pakken. Graag een verklaring van de Gemeente hiervoor.

V Eindbeeld voor steigers in de binnenstad

In dit gedeelte wordt gesteld dat *"de overheid er zorg voor draagt dat de verschillende samenkomende (...) functies op het water in evenwicht blijven, zodat niet één functie de overhand krijgt."* De overheid staat voor het algemene belang, waaronder het belang van de bewoners van de binnenstad. Daarnaast wordt gesteld dat *"Het gezamenlijk belang voor een goed netwerk van op- en afstapvoorzieningen het stimuleren van vervoer over water is in plaats van bus- en autovervoer en het aantrekkelijk maken van de verschillende voorzieningen voor toeristen en bewoners."* In reactie hierop het volgende.

Door de voorzieningen alleen beschikbaar te stellen voor commerciële rondvaart krijgt deze functie duidelijk de overhand, wat in strijd is met waar de overheid voor zegt te staan. Ook wordt gesteld dat de overheid staat voor het belang van de bewoners. waarom zijn de bewoners dan niet betrokken bij deze besluitvorming? Indien de bewoners alleen gebruik van deze voorzieningen kunnen maken door in een rondvaartboot te stappen in plaats van bijvoorbeeld met hun eigen boot af te meren, wordt volstrekt voorbij gegaan aan de bewonersbelangen. Of de bewoner een voorziening voor rondvaartboten voor hun deur willen is nooit gevraagd. Er is bij het vaststellen van dit plan alleen gesproken met commerciële partijen, wat getuigt van onzorgvuldig en dus onbehoorlijk bestuur. Des te schrijnender is het om vervolgens te stellen dat het in het gezamenlijk belang zou zijn om deze voorzieningen te realiseren en dat het daarnaast ook aantrekkelijk zou zijn voor bewoners. Om dit te stellen zonder de visie van de bewoners te peilen is een ernstige tekortkoming. Een verkeerde aanname. Uit de reeds ingediende zienswijzen blijkt juist wat de mening is, namelijk exact het tegenovergestelde van wat hier wordt gesteld. Het is dan ook opmerkelijk te constateren dat de vele zienswijzen van bewoners geen enkel noemenswaardig effect hebben gesorteerd.

Tot slot wordt (nogmaals) gesteld dat het streven is om vervoer over water te stimuleren, waarbij de Gemeente naar een eindsituatie wil waarbij in ieder rak (!) een op- en afstapvoorziening is gerealiseerd. Het einddoel is dus om in ieder rak gedurende de hele dag continu afmerende en

vertrekkende rondvaartboten te hebben. De hiermee gepaard gaande toenemende overlast voor bewoners is blijkbaar niet relevant. Hoe ziet de Gemeente deze extra vaarbewegingen in verhouding tot de jaarlijks toenemende klachten over overlast door de steeds toenemende drukte?

Eveneens wordt gesteld dat "(...) per locatie is nagegaan of de locatie substantieel nieuw vaarverkeer zal aantrekken, waaruit zou zijn gebleken dat het voornamelijk gaat om passagiersvervoer dat 'toch al langsvaart en nu een extra stop kan maken'. De aanleg van de op- en afstapvoorziening heeft niet tot gevolg dat sprake is van een evidente wijziging van rustig water naar druk bevaren water." Deze slotstelling van de Gemeente is bijzonder. Ten eerste omdat er geen melding is gemaakt van de uitvoering van dit onderzoek. Welke instantie heeft dit uitgevoerd, waar zijn de conclusies op gebaseerd et cetera. Hier dient eerst duidelijkheid over te komen voordat er een besluit mag worden genomen. Deze verwacht ik dus ook van de Gemeente te krijgen.

Deze slotstelling is simpelweg als onjuist aan te merken. Het maken van een extra stop betekent automatisch dat er zowel een 'extra aanmeer vaarbeweging' als een 'extra vertrek vaarbeweging' zal plaatsvinden. Met bijbehorende overlast. Zie de rookuitstoot van de rondvaartboten bij aanmeren of wegvaren als voorbeeld. Het is daarnaast vreemd om te stellen dat de voorzieningen niet leiden tot evidente wijziging van rustig water naar druk bevaren water. Allereerst is er geen sprake van rustig water, maar wordt het door de Amsterdammers als druk bevaren water ervaren zoals blijkt uit eigen onderzoeken van de Gemeente. Men dient hier dan ook te spreken van (te) druk bevaren water naar nog drukker bevaren water. Bovendien blijkt ook hier niet op basis van welk onderzoek deze conclusie is getrokken. Dit dient dus ook nog te worden aangegeven.

De ervaringen van bewoners in de omgeving van recent gebouwde steigers spreken boekdelen en geven aan wat waarschijnlijk is te verwachten aangezien het praktijkvoorbeelden betreft:
"(...)plezierbootjes/privebootjes weliswaar niet mogen aanleggen, maar het wel doen - en ze leveren hun heel eigen overlast op, zoals op de steiger gaan picknicken (vaak met alcoholische versnaperingen erbij, dus luidruchtig), barbecuen (walm), versterkte muziek maken, tegen het naastgelegen schip urineren, vragen of ze even bij jou naar t toilet mogen, enz enz. Verder blijkt dat in- en uitparkerende rondvaartboten een geweldige herrie maken met hun (boeg)schroef(...)"

Dit vormt een zeer duidelijke grondslag voor het niet verder uitbreiden van aan- en afmeer steigers, want het kan onmogelijk de wens van de Gemeente zijn aan deze overlast beleidsmatig mee te gaan werken.

Gedurende de inspraakavond na bekendmaking van het voornemen is duidelijk aangegeven dat voor het steigerplan woonboten niet verplaatst zouden worden. Echter, nu staat vermeld in de toelichting op locatie Prinsengracht 710: *"Deze laatste locatie zal de komende jaren nog niet gerealiseerd kunnen worden omdat er eerst een bestemmingsplan voor het water moet worden vastgesteld om alternatieve ligplaatsen te vinden voor te verplaatsen woonboten*. Hier blijkt weer duidelijk dat er wel getracht wordt woonboten te verplaatsen voor op- en afstapvoorziening. De Gemeente zegt A, maar doet B. Hoe verklaart de Gemeente dit?

De Gemeente staat duidelijk wel voor het belang van de commerciële rondvaart, maar niet voor het belang van de bewoners van de binnenstad die direct geconfronteerd worden met deze op- en afstapvoorzieningen. Aan een steiger voor rondvaartboten meer waarde te hechten dan aan de keuze van een bewoner voor de specifieke locatie als woonomgeving heeft gekozen is ridicuul. Het moge

duidelijk zijn dat het belang van de bewoner zwaarder weegt dan het belang van de Gemeente om een steiger op die plek te realiseren.

Graag ontvang ik uw reactie op de door mij gestelde vragen.

Tot slot verwacht ik dat mijn bezwaar tegen de op- en afstapvoorziening ter hoogte van **noem hier je locatie** zal worden gehonoreerd.

Met vriendelijke groet,

Naam

Robert C. Oosterwijk & E. Oosterwijk-Ritman

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum, sector Middelen
T.a.v. de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 29 juni 2011

Onderwerp: inspraak op concept-ontwerpbestemmingsplan water

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik een aantal opmerkingen in verband met bovengenoemd concept en in het bijzonder de in het concept voorziene op- en afstapvoorzieningen. In wezen komen ze erop neer dat ik bezwaar maak tegen de voorstellen zoals neergelegd in het concept. Voorts maak ik opmerkingen bij c.q. bezwaar tegen het geven van een landschapsbestemming aan de hoek Prinsengracht-Westerstraat.

Mijn bezwaar tegen de aanleg van op- en afstapvoorzieningen heeft de volgende grondslagen:

- Inbreuk op mijn woongenot door de toestroom van toeristen en de toename van stank en lawaai door rondvaart- en andere commerciële boten als gevolg van de extra vaarbewegingen in mijn directe omgeving.
- Het tegen de wil van direct belanghebbenden (de bewoners) voorstellen van dit plan ter verdere intensivering van het watergebruik. Bewoners aan en in de grachten zijn al jaren tegen de intensivering van het watergebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld het jaarlijks toenemende aantal klachten van overlast, zoals bekend bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (nu Waternet).
- Het ontbreken van een deugdelijke onderbouwing van de stelling dat intensivering van het watergebruik gewenst, dan wel noodzakelijk is.
- Het beleid is niet in lijn met de uitkomsten van de onderzoeken van de Gemeente.
- De grachten kunnen, vooral in de zomer, geen extra vaarbewegingen meer aan. Er wordt niet voor niets ieder jaar een stijging van klachten door de overlast geconstateerd.
- Afstapvoorzieningen van 20 tot 40 meter willen plaatsen is niet in lijn met het beleid van de Gemeente om zeer terughoudend op te treden tegen het plaatsen van nieuwe steigers (Nota 'Kade- en Oevergebruik' 1995).

- Het beleid is eenzijdig gericht op de belangen van de commerciële partijen.
- Handhaving schiet nu al ernstig te kort, wat eerst op orde gebracht zou moeten worden voordat gedacht wordt over beleid tot verdere intensivering.
- Onevenredige en ongerechtvaardigde inbreuk op mijn recht van eigendom als bedoeld in artikel 1 van het eerste protocol bij het Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden.
- Te verwachten waardedaling van mijn woning.

In het eerste punt op blz. 6 wordt gesteld dat een van de doelen van het plan is: "De beleving van het water te bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken." Hiermee wordt gesuggereerd dat er nu geen of onvoldoende beleving van het water zou zijn. Dat is een onbewezen stelling, ik kan met evenveel recht het omgekeerde beweren. Met andere woorden op zo'n onbewezen stelling kan je geen beleid baseren. Op welk onderzoek is uw stelling gebaseerd?

En al zou de stelling bewezen kunnen worden dan vraag ik de gemeente aan te tonen waarom de relatie tussen wal en water 'weer' zichtbaar gemaakt moet worden. Ik ga ervan uit dat de gemeente bedoeld dat die relatie verstoord wordt door de woonschepen maar in het grootste deel van het water waarop dit concept-ontwerpbestemmingsplan betrekking heeft, liggen geen woonschepen dus het doel is allang bereikt. Woonschepen verplaatsen is dus niet evenredig met het gestelde doel.

In het tweede punt op blz. 6 wordt gesteld dat er kleine, openbare afmeer-voorzieningen komen voor passagiers- en goederenvervoer. Hierin is niet aangegeven op welke objectieve grond is bepaald wat een klein dan wel groot bouwwerk is.

Nu het gaat om bouwwerken van 20-40 meter per rak (gemiddelde lengte van een rak is 150-200 meter), kun je niet spreken van een klein bouwwerk. Zeker niet als je constateert dat een dergelijk bouwwerk groter is dan de meeste woonboten.

Verder is onduidelijk wat bedoeld wordt met "openbaar". Op blz. 6 wordt gesproken van "passageiers- en goederenvervoer", op blz. 39 wordt gezegd dat de "op- en afstapvoorzieningen zijn uitsluitend voor het aan- en afmeren van rondvaartboten bedoeld ten behoeve van het op- en afstappen van passagiers en het laden en lossen van goederen." Graag een verduidelijking om welke categorie van boten het bij de op- en afstapvoorziening zal gaan.

Op blz. 7 wordt in het derde punt verder gesteld dat het plan beoogt belangrijke zichtlijnen te verbeteren. Kunt u aangeven waarom een bepaalde zichtlijn belangrijk is? Voorts wordt de onbewezen stelling betrokken dat je door een schip ziet dat je met water te maken hebt maar door een ark niet of minder. Wie weet nu niet dat dat een boot is in het water? Dat is een

achterhaald standpunt met al die arken die gebouwd worden en in de grachten liggen.

In de alinea daarna (blz. 7 onderaan) staat dat verplaatsing gebeurt op basis van vrijwilligheid maar dat uiteindelijk toch dwang kan worden toegepast als vrijwillige medewerking wordt geweigerd. Dat is dus niet vrijwillig want in dat geval is er naar het oordeel van de betrokken woonbootbewoner blijkbaar geen voldoende gelijkwaardig alternatieve ligplaats. Daarbij is tevens onduidelijk wat als "voldoende gelijkwaardig alternatief" kan worden beschouwd. De alternatieve lokaties worden gezocht op het Singel, in de Gelderse kade en op de Oostelijke eilanden. Vallen de alternatieve lokaties onder het beschermd stadsgezicht? De Noordermarkt is een A-lokatie in makelaarsaal, het Singel, de Gelderse kade en de Oostelijke Eilanden lijken mij dat niet te zijn, in ieder geval voorzover het om woonboten gaat. Hoe kan dan ooit sprake zijn van een gelijkwaardig alternatief. Gaarne uw antwoord c.q. toelichting hierop.

In 4.1.2, eerste alinea wordt gesteld dat in dit bestemmingsplan met name het statische gebruik wordt vastgelegd. Dat klinkt of dat ook anders had kunnen zijn maar dat is niet zo want uit blz. 11 blijkt dat "beleid en regelgeving voor het dynamisch gebruik van het water een bevoegdheid is van de centrale stad als vaarwegbeheerder. Waternet (namens de centrale stad) geeft de exploitatievergunningen voor het commercieel passagiersvervoer af en houdt toezicht op het gebruik van de vaarwegen. Er is wel een nauwe relatie met het stadsdeel, omdat het stadsdeel bevoegd is om afmeerlocaties aan te wijzen." Gaarne uw toelichting hoe statisch en dynamisch gebruik worden 'gezwalust' oftewel met elkaar in verband zullen worden gebracht met name met inachtneming van de volgende onderzoeken:

- de Nota 'Kade- en Oevergebruik' uit 1995 waarin het openbare ruimtebeleid er juist op gericht is om uitbreiding van steigers te beperken en er volgens de Nota zeer terughoudend dient te worden omgegaan met nieuwe afmeervoorzieningen. De doelstelling van de Gemeente om vervolgens nieuwe op- en afstap voorzieningen te plaatsen in de grachten is in strijd met de vaststelling van bovenstaande nota om juist uitbreiding van steigers te beperken.
- De onderzoeksresultaten van O+S over 'Drukke op het water' en in het bijzonder:
 1. Het onderzoek van de Gemeente Amsterdam Dienst Onderzoek en Statistiek 2004 waaruit ik het volgende citeer:

"Wel weten we uit het onderzoek dat in 2003 (!) onder Amsterdammers werd uitgevoerd dat zes van de tien ondervraagde Amsterdammers van mening zijn dat het zeer druk is op de grachten. In een smalle gracht met veel afgemeerde boten en veel dynamisch gebruik wordt het aantal

- Hetzelfde geldt voor de stelling dat: "Aanwezigheid en concentratie van woonboten bepalen de beleving van het water in grote mate." Wiens beleving, is daar onderzoek naar gedaan en zo nee, graag alsnog. Met evenveel gemak kan ik het omgekeerde beweren namelijk dat er helemaal geen relatie is. Of, wat voor mij geldt, met name het dynamische gebruik (rondvaartboten e.d.) is van invloed op mijn beleving van het water.
- Blz. 35: "Het water wordt meestal beleefd vanuit het perspectief van een wandelaar, fietser of automobilist." Lijkt mij grotendeels onjuist. Fietser en met name de automobilist moeten het zicht hebben op de weg en juist niet op het water anders gebeuren er ongelukken. De groep die eventueel belang zou hebben bij zicht op het water wordt hiermee aanzienlijk kleiner. Wat ten dele overblijft is de wandelaar en die kijkt ook zonder woonboten, schepen of vaartuigen niet op het water maar tegen de auto's die in de altijd volgeparkeerde parkeervakken staan. Verder lijkt me deze veronderstelling die wederom op geen bewijs is gebaseerd ook in zoverre onjuist dat het water meestal wordt beleefd op het water zelf in de talloze boten die in de grachten varen. Gaarne vermelding van het onderzoek waarop deze stelling naar de 'beleving van het water door wandelaars, fietsers en automobilisten' is gebaseerd.
- Op dezelfde blz. 35 de stelling dat het water meestal over grotere afstand niet zichtbaar is waar meerdere arken achter elkaar liggen. Ook hier wordt iets als feit gepresenteerd zonder verwijzing naar terzake verricht onderzoek. Ik beweer het tegenovergestelde, slechts in sommige gevallen komt dat voor. Het gaat er bovendien maar om over welk gebied je het hebt bij deze bewering. In het grootste deel van de grachten liggen geen arken. Ik constateer bovendien dat het maar om een zeer beperkte groep kan gaan want vaartuigen en schepen liggen blijkbaar niet in de weg. Gaarne vermelding van het onderzoek waarop deze stelling is gebaseerd.
- Blz. 36 over zichtlijnen: een foto met daarbij de mededeling "een afgemeerde ark versperd het zicht op het water". Onjuist: vanuit het punt waar de foto genomen is, zou het water ook zonder ark niet zichtbaar zijn. Voorzover al gewenst, kan er in dit geval en dat geldt voor waarschijnlijk alle gevallen, helemaal geen relatie met het water tot stand komen. Of je water ziet vanuit een straat die haaks of schuin op een gracht loopt, hangt af van de afstand van jou tot de kademuur, de hoogte van de waterstand en de breedte van het water. Ik durf de stelling aan dat je in veel gevallen pas vanaf enkele meters tussen jou en de kademuur, het water kan zien. Is het potentieel weghalen van de ark evenredig met het te bereiken doel? Ik denk van niet.
- Blz. 37: wat ik over blz. 36 heb opgemerkt geldt in nog sterkere mate voor hetgeen in het ontwerp wordt gezegd over de Noordermarkt.

Vanaf de open kant van het plein wordt het zicht op het water belemmerd door boten. Dit is onjuist, het zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's, een peperbus en fietsenrekken. Sterker nog, mijn boot ligt lager dan de auto's. Gaarne een reactie.

- Blz. 39: "Bij vernieuwde kades zijn de Amsterdammertjes verwijderd en het schuin parkeren is vervangen door langsparkeren. De ruimtelijke relatie tussen de straat en het water is hierdoor aanzienlijk verbeterd." Onbewezen stelling: is daarnaar onderzoek gedaan? Dit is m.i. een onjuiste stelling en ik verzoek u vriendelijk het concept in die zin aan te passen.
- Verder wordt op blz. 39 gesteld dat op- en afstapvoorzieningen uitsluitend zijn bedoeld voor het aan- en afmeren van rondvaartboten ten behoeve van het op- en afstappen van passagiers en het laden en lossen van goederen. Wat wordt verstaan onder 'rondvaartboten', zijn dat ook de feestboten andere dan van bijvoorbeeld rederij Kooij? Op blz. 6 wordt gezegd dat het om 'openbare voorzieningen' gaat. Dan mogen andere dan rondvaartboten en goederenvervoer er toch ook gebruik van maken, of niet? Gaarne een antwoord. En hoe voorkomt de gemeente dat pleziervaartuigen andere dan de hierboven bedoelde, gaan aanleggen, herrie maken, voor overlast zorgen e.d.?
- Het Steigerplan kan een belangrijke impuls zijn voor de bevordering van goederenvervoer over water wordt op blz. 78 gesteld. Dit wordt nu al jaren gezegd, ook in de 'Visie op het water' uit 2008. Ondertussen zal toch wel wat bekend zijn over de vraag of het goederenvervoer is toegenomen, of er vergunningen voor zijn aangevraagd, of het vervoer over de weg is afgenomen etc. Blijkbaar neemt het vervoer over het water nog steeds niet toe en wordt er ook vanuit geen enkele organisatie op aangedrongen. Het kan dus niet meer gebruikt worden als motivering voor het realiseren van steigers en op- en afstapvoorzieningen. Indien dit wel het geval is, verzoek ik u graag om een onderbouwde aanvulling op dit punt.

Op blz. 62 wordt vermeld: "Om de gestelde ambities te kunnen uitvoeren is het in een aantal situaties echter onvermijdelijk dat bepaalde vormen van gebruik op het water worden wegbestemd. In het bijzonder gaat het dan bijvoorbeeld om ligplaatsen van woonboten die buiten de aanduidingsvlakken zijn gelegen, om ligplaatsen van woonboten die bij de eerder genoemde bijzondere plekken zijn gelegen of om woonboten die plaats moeten maken om uitvoering te kunnen geven aan het realiseren van op- en afstapvoorzieningen." Als ik het goed begrijp zijn de "bijzondere plekken" de Hermitage, het Amstelveld en de Noordermarkt. Volgens deze alinea kunnen worden wegbestemd "ligplaatsen van woonboten die bij genoemde bijzondere plekken zijn gelegen of om ligplaatsen die plaats moeten maken om uitvoering te kunnen geven aan het realiseren van op- en afstapvoorzieningen." Hierin wordt gesuggereerd dat er op de bijzondere

plekken nog andere redenen zijn om weg te bestemmen oftewel ligplaatsen op te heffen dan het realiseren van de op- en afstapvoorzieningen. Gaarne een andere uitleg op dit punt.

Dubbelbestemming Prinsengracht-Westerstraat

Daarnaast maak ik bezwaar tegen het vaststellen van de dubbelbestemming 'waarde landschap' van de zogenaamde zichtlijn Prinsengracht-Westerstraat. Mijn vaartuig ligt in de Prinsengracht, hoek Westerstraat. Wat betreft het visuele aspect herhaal ik wat ik boven heb gezegd: van grotere afstand zie je het water helemaal niet, niet vanwege de hoek die kade en walkant maken en niet vanwege de geparkeerde auto's en fietsen. De eventuele vervanging van mijn vaartuig door een ark verandert daaraan helemaal niets. Hier gelden ook mijn opmerkingen die ik maakte over blz. 35 (het perspectief van de wandelaar etc.), blz. 36 en 37.

Verder is onbewezen de stelling dat: "De stadsplattegrond wordt vanuit het perspectief van de voetganger/fietser beter leesbaar als de ligging van de grachten duidelijk herkenbaar is." Een gratuite argument, onbewezen. En al zou dat zo zijn dan nog kan ik met evenveel recht beweren dat een fietser en zeker een voetganger echt wel kan zien dat het om een ark gaat, zo'n ark ligt namelijk in het water en daarmee tamelijk laag.

Bovendien wordt het zicht op het water c.q. gracht eerder belemmerd door de geparkeerde auto's of fietsen. Het vaststellen van deze bestemming leidt ook tot waardevermindering van mijn eigendom omdat koper mijn vaartuig alleen lijkt te mogen vervangen door een schip.

Aangezien ik de enige of bijna enige ben die door het voorstel tot dubbelbestemming tot landschap wordt geraakt op de hoek Prinsengracht-Westerstraat gaat het i.c. niet om een algemeen plan maar om een ontwerp-besluit waardoor ik individueel en rechtstreeks wordt geraakt uit hoofde van de algemene wet bestuursrecht (Awb) of om een postzegelplan. De procedures die de gemeenten i.c. in deze volgt zijn daarmee in strijd met de wet. Ik verzoek u in dit geval de correcte procedure te volgen.

Het voorstel de hoek Prinsengracht-Westerstraat een dubbelbestemming te geven tot landschap is in strijd met artikel 1 van het eerste Protocol bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM) namelijk het recht op ongestoord eigendom.

Het geven van een andere bestemming aan de plaats waar mijn boot ligt, betekent een inbreuk op dit eigendom. De overheid heeft geen algemeen belang aangetoond, althans dit onvoldoende gemotiveerd, op basis waarvan zij inbreuk op dit recht kan maken. Het is in strijd met het evenredigheidsbeginsel aan de hoek Prinsengracht-Westerstraat een dubbelbestemming tot landschap te geven. Ook daar is de verhouding tussen doel en middel zoek zoals ik boven al heb aangetoond.

Subsidiair: als er al wordt geoordeeld dat er sprake is van noodzaak voor het dubbelbestemmen van de hoek Prinsengracht-Westerstraat tot landschap) dan moet schade die daaruit voortvloeit worden geïnventariseerd en gecompenseerd in ieder geval op basis van genoemd protocol. Het plan maakt daarvan geen melding en daarmee is sprake van schending van artikel 1 van het genoemd protocol.

Voorts heeft de gemeente ten tijde van de inspraak over de nota "Visie op het water" in de Westerkerk in Amsterdam toegezegd dat zij zich zal buigen over de vraag van compensatie. Die toezegging komt de gemeente niet na en daarmee is sprake van onbehoorlijk bestuur.

Meer in het bijzonder geldt voor de dubbelbestemming dat de waarde van de ligplaats en dat weet de gemeente heel goed, niet zoveel te maken met de waarde van de boot als wel met de A-lokatie, de Noordermarkt waaraan de boot gelegen is. Doordat een toekomstige koper geen ark zal mogen neerleggen op mijn ligplaats, kan de waarde van mijn eigendom achteruit gaan, mogelijk kan ik mijn eigendom zelfs niet verkopen.

Conclusie

Met inachtneming van het bovenstaande concludeer ik dat er geen noodzaak is om een op- en afstapvoorziening te creëren op de Noordermarkt. Niet vanuit commercieel oogpunt, niet vanwege het goederenvervoer over het water en ook niet vanwege een andere reden. Voorts ben ik van oordeel dat er in het concept-ontwerpbestemmingsplan het statisch en dynamisch gebruik als een geheel moet worden gezien en opgenomen in het concept. Daarnaast ware niet-bewezen stellingen te schrappen dan wel voldoende te worden onderbouwd.

Het voorstel in het ontwerp-bestemmingsplan c.q. de beschikking tot het bestemmen van de hoek Prinsengracht-Westerstraat tot landschap, is niet dan wel onvoldoende gemotiveerd en daarmee in strijd met het recht en de wet en in het bijzonder artikel 1 van het eerste protocol bij het EVRM en de Awb. Verder is het in wezen een beschikking dan wel een postzegelplan en dient de daarvoor bestemde procedure gevolgd te worden.

Alle rechten voorbehouden.

Met vriendelijke groet,



Mw. K.A.M. Bleeker

Prinsengracht 14-S

1015dv Amsterdam

Amsterdam, 25 juni 2011
 Van: Caroline Geelen
 Aan: Nico Karsijns, stadsdeel centrum
 Betreft: Reactie op bestemmingsplan water

Geachte heer Karsijns,

als bewoner van de Alexanderkade ben ik niet blij met de optie om nieuwe ligplaatsen te creëren voor woonboten aan de Alexanderkade. Heel veel argumenten hiervoor zijn in de afgelopen periode al verschillende keren naar voren gebracht. Argumenten die vooral te maken hebben met de gevreemde overlast (geluid, parkeerdruk, rommel) met verminderd woongenot (geen zicht meer op het water, het mooie Tropenmuseum en de brug bij de Muiderderpoort) op de ongelijke behandeling van wal- en woonbootbewoners (wij mogen aan ons huis niets veranderen vanwege het beschermde stadsgezicht, aan woonboten worden nauwelijks regels opgelegd voor wat betreft de uitstraling). Net als mijn burens op de Alexanderkade en Alexanderstraat onderschrijf ik deze argumenten.

Een argument dat ik niet gehoord heb op de insprekavond betreft het 'Gevoelig Gebied' van het Waterschap AGV, het gebied dat wordt begrensd door Het Entrepotdok en de Nieuwe Vaart, de Nieuwe Herengracht, Amstel en de Singelgracht uitmondend in het Lozingskanaal. De wateren in dit gebied hebben een belangrijke afvoerfunctie voor het gemaal Zeeburg in tijden van waterbezwaar en dienen obstakelvrij te zijn voor een snelle afvoer van water. "Binnen het gevoelige gebied wordt geen ontheffing verleend voor nieuwe werken en woonschepen"

(zie : http://www.centrum.amsterdam.nl/wonen_en/op_het_water/vraag_en/).

Maar ik wil vooral uw aandacht voor het begin van de hele procedure, de onderbouwing van uw keuze voor nieuwe ligplaatsen.

Nadat mij, enkele weken geleden, de inhoud van het bestemmingsplan water ter ore is gekomen, ben ik op het internet gaan zoeken naar informatie over de achtergrond van dit besluit. En het heeft mij heel erg verbaasd dat er hierover weinig te vinden is. Ik ben nota's tegengekomen uit 2005 en 2007 (over visie en welstand op het water) waarin de plannen zoals ze nu gepresenteerd zijn al worden geschetst. Maar nergens kan ik lezen welke uitgangspunten het stadsdeel gehanteerd heeft bij het maken van de keuze voor uitbreiding van ligplaatsen.

Ik kan me voorstellen dat er in sommige grachten (te) veel woonboten liggen en dat spreiding wenselijk is. Maar de keuze voor de nieuwe ligplaatsen vind ik nergens onderbouwd. Waarom heeft het stadsdeel nu juist gekozen voor o.a. deze opties aan weerszijden van brug aan de Alexanderkade, in een bocht van de Singelgracht, héél dicht op de huizen, met toch al beperkte parkeermogelijkheden en tegenover het historische Tropenmuseum en waarschijnlijk in het 'Gevoelig Gebied' van het waterschap GVA?

In een officiële reactie van de sector openbare ruimte aan mevrouw van Bodengraven van "De vaart blijft vrij" is in 2007 letterlijk geschreven (zie:

<http://www.bestuur.centrum.amsterdam.nl/Bestuursarchief/2008/Commissie%20ORV/Stukken/ORST20080506RAKattenburegervaartConceptantw.pdf>)

"De alternatieve ligplaatsen op de vastgestelde kaart die bij de visie behoort zijn tot stand gekomen door een aantal vaartochten met de toenmalige portefeuillehouder Water, medewerkers van het stadsdeel en van BBA. Er is redelijkerwijs beoordeeld welke alternatieven tot de mogelijkheden behoren, zonder minutieus nader onderzoek".

Wordt het, met de vele kritische kanttekeningen en naar mijn mening steekhoudende argumenten van de bewoners van een aantal gebieden, niet eens tijd voor een goed onderzoek?

De enige criteria die ik uit de nota's haal zijn dat de doorvaart niet belemmerd mag worden, dat het moet passen in de omgeving en in het welstandsbeleid, dat de waterkwaliteit behouden moet blijven en dat er geen ligplaatsen mogen worden gecreëerd binnen 10 meter van historische bruggen. Daar kan ik niets tegen inbrengen, maar aan deze criteria voldoen héél veel delen van de grachten waar nu nog geen ligplaatsen zijn.

Alternatieven moeten kennelijk ook gezocht worden in het centrum. Dat uitgangspunt stel ik graag ter discussie. Waarom wordt hier niet stadsdeel overschrijdend gedacht? Er zijn (net) buiten het centrum veel alternatieven te bedenken en ook al genoemd. Een van de argumenten tijdens de insprekavond van Jeanine van Pinxteren was dat woonbootbewoners, met kinderen, een rustiger plek zoeken. Wanneer walbewoners in die levensfase zitten gaan ze vaak op zoek naar een huis in een rustiger stadsdeel. Waarom zouden woonbootbewoners niet verhuizen vanuit het centrum naar de randen van de stad? In een document uit 2005 (<http://www.centrum.amsterdam.nl/publish/pages/241813/memovantw.pdf>), zeggen stadsdeelbestuurders toe samen met andere stadsdelen mogelijkheden te onderzoeken voor het verplaatsen van woonboten naar andere stadsdelen. Wat is het resultaat van deze poging tot samenwerking? Ik zie er niets van terug in latere stukken en zeker niet in het bestemmingsplan dat nu ter beoordeling ligt.

Het is gemakkelijk om onze argumenten tegen aan de kant te vegen. De door ons genoemde argumenten zijn jaren geleden door anderen al uitgebreid aan de orde gesteld en u vindt hiervoor al jaren dezelfde onderbouwing om ze te weerleggen (de hierboven genoemde memorie van antwoorden uit 2005 werd voor een belangrijk deel weer 'afgespeeld' tijdens de insprekavond in juni 2011). Zo blijft het een welles-nietes discussie tussen bestuurders en bewoners, waarmee een door alle partijen gedragen oplossing van het probleem uit het zicht blijft.

Ik stel voor dat er, op basis van heldere en gedragen criteria, gezocht wordt naar goede alternatieven, waarvan er tijdens de insprekavond al verschillende zijn genoemd. Zo'n onderzoek is wat mij betreft meer dan een aantal vaartochten van bestuurders zonder minutieus onderzoek. Ik ben ervan overtuigd dat er een oplossing is waarin belangen van alle partijen (bestuur, woonboot- en walbewoners) tot hun recht kunnen komen.

Ik hoop dat u het met mij eens bent, bereid tot nader overleg en in afwachting van uw reactie, met vriendelijke groet,

Caroline Geelen

Amsterdam, 30-6-2011

Betreft: inspraakbijdrage Bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de voorgenomen wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze plannen hebben wij de volgende bezwaren:

- Ons inziens komen er te veel boten bij met een vaste ligplaats in de Geldersekade.
- Deze grootschalige uitbreiding vormt o.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht. Het past niet bij de beschermende houding die de gemeente moet nastreven. Het past ook niet bij het garanderen van de welstandseisen in de bufferzone voor het Unesco World Heritage gebied.
- Ook zijn in de voorgenomen plannen de welstandseisen onvoldoende gegarandeerd. Er mag o.i. uitsluitend een zeer beperkt aantal historische woonschepen geplaatst worden. Ook moet een maximale uitsteekhoogte boven de kademuur worden aangegeven en hierop moet worden gehandhaafd.
- Daarnaast worden er geen garanties gegeven met betrekking tot de bestemming van de ligplaatsen. Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen. Dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid om een aantal plaatsen als hotelboot te bestemmen. De Geldersekade staat wat het gebruikersaantal betreft al onder hoogspanning, hetgeen nu al veel geluidsoverlast en ongezonde lucht oplevert voor bewoners (zie verkeersbeeld hieronder). Het vergunnen van hotelboten zal leiden tot extra overlast op de Geldersekade, vanwege de aanzuigende werking op toeristen, touringcars en overig verkeer. De gemeente kan het huidige verkeersinfarct al niet oplossen, laat staan dat zij dit kunnen oplossen indien er nog meer mensen met hun vervoersmiddelen naar dit stukje binnenstad komen. De milieu-effecten en de te verwachten toename op de parkeerdruk zijn niet in kaart gebracht.



- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt onterecht uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: de platbodem naast De Wolk en het groene binnenvaartschip (gedoogd) naast de Wolk.
- Ook handhaaft de gemeente bij deze bedrijven nu al niet het verbod om hekwerken en afrasteringen te plaatsen op de kade. Wij hebben er daarom geen vertrouwen in dat de gemeente dit wel gaat doen als meer van de nieuwe bootbezitters zich de kade toeëigenen.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet in het eerder vastgestelde steigerplan. Dit voorstel zal een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg. Het is aangetoond dat geluidsoverlast en luchtvervuiling een negatief effect hebben op de gezondheid van mensen.

Het stadsdeelbestuur stelt in het concept ontwerp Bestemmingsplan Water zeer vergaande wijzigingen voor. Wij voelen ons als buurtbewoners van de Geldersekade overvallen do or deze plannen en zijn onvoldoende geïnformeerd. De inspraakavond die op 15 juni plaatsvond gaf slechts een zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan. Tevens beroepen wij ons op de aangenomen motie Deben, waarin de gemeente heeft afgesproken te zullen overleggen met onder meer de bewoners van de Geldersekade, aangaande de plannen voor de kade. Zeker gezien het feit dat er een duidelijk, bij de gemeente bekend, bewonersplatform voor de Geldersekade bestaat (www.geldersekade.org), is het voor ons onbegrijpelijk dat er geen contact gezocht is met bewoners of hun vertegenwoordigers. Het is daarom voor ons onacceptabel als deze plannen in hun huidige vorm doorgang vinden en wij zullen ons hier ook in de toekomst tegen blijven verzetten.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

AJJM de Groot & NM van Strien

Aan: Dhr. N. Karsijns
e-mail: nkarsijns@centrum.amsterdam.nl

Kopie:

Datum:
Onderwerp: concept ontwerp bestemmingsplan Water

Kenmerk:

Geachte heer Karsijns,

Als eigenaar bewoner van de woning gelegen aan de Geldersekade 81 A te Amsterdam ben ik belanghebbende m.b.t. bovenvermeld bestemmingsplan. Hieronder laat ik mijn inspraakreactie ter zake volgen.

Vorbereiding bestemmingsplan

In het kader van de vaststelling van de "Visie op het water van de binnenstad" in september 2005 is bepaald dat de bestemming van het water van de gracht van Geldersekade niet eerder zou plaatsvinden dan na consultatie van de buurt. In de legenda van kaart 3 van de visie staat vermeld: "Definitief besluit over invulling/inrichting pas na informatiebijeenkomst waarin alle verkeer-en inrichtingsaspecten aan de orde komen en een discussie met de buurt plaatsvindt". Deze buurt gerichte bijeenkomst heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden althans daarvoor is door mij/de buurt geen uitnodiging ontvangen. Het nu voorliggende concept is daarmee niet op zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het bevoegd gezag heeft naar aangenomen moet worden op voorhand het besluit genomen tot aanwijzing van de gracht van de Geldersekade als nieuw ligplaatsgebied voor boten/vaartuigen. Dit is in strijd met de eerdere besluitvorming. U verzoek ik alsnog de buurt te consulteren en hiervoor uitnodigingen te verspreiden.

De aanwijzing van het water van de Geldersekade tot ligplaatsgebied is ongewenst en doet afbreuk aan het beschermd Stadsgesicht en (de bufferzone van) de status van UNESCO Werelderfgoed. De Geldersekade en haar gracht zijn een belangrijk onderdeel daarvan met een grote historische betekenis. Dit wordt versterkt door het gegeven dat het water van de Geldersekade de verbinding vormt en ingeklemd ligt tussen de artefacten de Waag en de Schreierstoren met een nautische ontsluiting naar het IJ. In plaats van het aanwijzen van ligplaatsen is veel meer het openhouden van het water ruimtelijk noodzakelijk en opportuun en zou juist de zichtlijn over de gracht geborgd moeten worden door het opnemen van de dubbelbestemming "waarde landschap". In elke geval leidt het aan weerszijden van de gracht aanwijzen van ligplaatsen voor relatief grote aantallen woonboten/vaartuigen tot een inbreuk op de historische waarde van de gracht en buurt en tot aantasting van de stedenbouwkundige structuur en esthetiek. Gelet op de hoge woningdichtheid is een open grachtenwater essentieel voor een gevoel van ruimte en een goede leefbaarheid aan de Geldersekade. Daarbij gaat het niet alleen om de waarde en beleving vanaf de wal maar ook vanaf het water. Een dubbele muur van woonboten/vaartuigen maakt dat een relatief smalle waterdoorgang overblijft en het zicht op het water (grotendeels) wordt weggenomen. Overigens verdraagt ook het toelaten van specifieke schepen (bijv. de functie aangeduid met "swa-vbv") in het water van de Geldersekade zich niet met de historische stedelijke kwaliteit en ruimtelijke opzet.

Kennelijk wordt nagestreefd om boten/vaartuigen die op andere problematische locaties liggen, te realloceren in het water van de Gelderskade. Daarmee wordt de problematiek onevenredig afgewenteld op de buurt van

de Geldersekkade en op die manier een nieuw probleem veroorzaakt. Dit is geen oplossing maar verplaatsing van het probleem. Daar waar zich nu kennelijk problemen voordoen, zou eerder moet worden gekozen tot het wegbestemmen van de functie, zoudig met het in het leven roepen van een overgangsregeling en/of het aanwijzen van (tijdelijk) alternatieve ligplaatsen over het geheel van de watergangen van de stad.

De aanduiding van ligplaatsen in het water van Geldersekkade moet derhalve geheel achterwege blijven danwel beperkt worden tot een paar van de huidige boten/vaartuigen. Het water van Geldersekkade zou juist de dubbelbestemming "waarde landschap" toegekend moeten krijgen om de zichtlijn te waarborgen.

Integrale benadering

Het bestemmingplan beperkt zich kortgezegd tot het water van de stad. Door deze keuze is per definitie een integrale benadering niet mogelijk terwijl een goede ruimtelijke ordening dit wel vereist. De functie van water kan niet los worden gezien van de wal en de daar vigerende planologische doeleinden. Dit begint al op microniveau als het gaat om het overgangsgebied tussen het water en de wal waarbij de wal veelal toegang vormt tot vaartuigen en boten. Welke inrichting is ter plaatse mogelijk? Kan een hek worden geplaatst tot afsluiting van de toegang? Dit laatste is bijvoorbeeld gedaan ter hoogte van Gelderskkade 79 voor de toegang tot de rondvaartboot (terwijl dit hek (mogelijk niet legaal geplaatst)) dissonant is in het straatbeeld en afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit.

Het betrekken van de functies aan de wal bij de functie van het water en vice versa maakt ook duidelijk dat het fietspad naast het grachtenwater aan de oneven zijde van de Geldersekkade niet geschikt is als toegangszijde voor woonschepen en vaartuigen. Het fietspad fungeert als (intensief gebruikte) doorgaande route van en naar het centraal station/ de pontverbinding over het IJ en ter plaatse wordt veelal met hoge snelheid gefietst. Bij het toestaan van woonboten/vaartuigen aan de oneven zijde van de Geldersekkade zal dit leiden tot verkeersgevaarlijke situaties. Overigens zou voornoemde rondvaartboot ter plaatse tijdelijk worden toegestaan (i.v.m. de Noord Zuid lijn werkzaamheden) maar in plaats daarvan is in de loop der jaren een grotere rondvaartboot toegestaan die nu met het voorliggende bestemmingsplan dreigt te worden gelegaliseerd met nota bene een dubbele aanduiding. Niet alleen doet deze moderne rondvaartboot afbreuk aan de historische stedelijke en nautische omgeving en heeft een ongewenste milieubelasting, juist deze boot zal met haar bezoekersaantrekkende werking leiden tot verkeersgevaarlijke situaties op het fietspad en op de naastgelegen straat met auto's.

Het gebruik van de toekomstige ligplaatsen van woonboten leidt niet alleen tot visuele hinder vanuit de woningen van de Geldersekkade maar ook tot geluid-en stank overlast. De ervaring leert dat woonboten/vaartuigen veel onderhoud vergen en – zeker als het gaat om metalen schepen – het schuren daarvan geluidoverlast veroorzaakt. Daarnaast zorgen kachels op boten – in het bijzonder als het gaat om houtgestookte kachels en zogeheten allesbranders – voor gassen en rook die (door het onder of op straatniveau liggen van de boten) in de woningen aan de Geldersekkade dringen en geur -en stankoverlast veroorzaken. Vooral in de herfst en wintermaanden speelt dit waarbij de koude en luchtvochtigheid er voor zorgen dat gassen en rook laag blijven hangen. Woningen aan de Geldersekkade kunnen hierdoor niet goed worden geventileerd.

Ook op macroniveau is een integrale benadering nodig waarbij een meeromvattende afweging wordt gemaakt tussen de planologische doeleinden en het feitelijk (beoogd) gebruik. Zo is de woonbootbehoefte onder meer ontstaan bij gebreke van voldoende woningaanbod. Een gericht beleid op toename van het (betaalbare) woningaanbod zal ook de vraag naar ligplaatsen doen afnemen. Vergelijkbare afwegingen kunnen gemaakt worden tussen gebruik van infrastructuur te water (intensivering/stimulering van vervoer over water is opportuun bij het stagnerend en fileverkeer in de stad) en aan de wal of hotelfuncties te water en aan de wal. Ten onrechte is de feitelijke en planologische situatie aan de wal niet betrokken bij de vervaardiging van het nu voorliggende concept- ontwerpbestemmingsplan zodat vaststelling achterwege moet blijven.

Parkeergarage onder gracht Geldersekkade

In de toelichting op het concept-ontwerp bestemmingsplan wordt voor een parkeergarage verwezen naar de Geldersekkade/Oosterdok. Uit recente gemeentelijke besluitvorming is voortgekomen dat een parkeergarage

onder de gracht van de Geldersekade feitelijk niet mogelijk is en ongewenst is. De wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingplan maakt een parkeervoorziening planologisch echter wel mogelijk. Dit verdraagt zich niet met de eerdere besluitvorming om de parkeergarage niet toe te staan. Met betrekking tot het water van de Geldersekade zal de wijzigingsbevoegdheid dan moeten vervallen c.q. buiten toepassing verklaard moeten worden.

Rechtszekerheid

Diverse planregels in het bestemmingsplan zijn onvoldoende geclausuleerd waardoor rechtsonzekerheid ontstaat bij ongewijzigde vaststelling en het werend karakter en de (economische) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet is verzekerd. De kosten van uitvoering zijn niet voldoende omlijnd begroot waaronder e.g. te noemen planschadevergoedingen en nadeelcompensatie. Afmeerlocaties voor pleziervaartuigen zijn niet vastgelegd, speel- en hotelvoorzieningen worden toegelaten terwijl deze niet aansluiten bij de reguliere waterfunctie, de wijzigingsbevoegdheden zijn ruim omschreven en ten onrechte niet toegespitst op de gracht-/buurtspecifieke kenmerken. Ook zijn de toelaatbare afmetingen van (woon-)boten en vaartuigen onvoldoende bepaald en worden onvoldoende (milieu)eisen gesteld aan de boten/vaartuigen (bijvoorbeeld als het gaat om gassen en rook of materialisering van de boten/vaartuigen. Verder zijn de onderzoeken onvolledig of nog niet afgerond zoals bijvoorbeeld het onderzoek naar historische boten dan wel zijn de onderzoeksresultaten of bestaand beleid onvoldoende geïncorporeerd in het concept ontwerp bestemmingsplan. In dit verband kan worden gewezen op het Steigerplan in de Amsterdamse binnenstad" en de "Nota Kade-en oevergebruik".

Tot besluit

Het nu voorliggende concept – ontwerp bestemmingsplan voldoet in het grachtengebied van de Geldersekade niet aan de doelstelling om meer ruimte op de grachten te creëren, meer zicht te hebben op het Amsterdams culturele erfgoed, herstel van de transportfunctie van het water en een verbetering van leefbaarheid, veiligheid en de waterkwaliteit te bewerkstelligen. Op al deze onderdelen brengt het nu voorliggende plan een verslechtering van de situatie aan de Geldersekade. In het licht van het bovenstaande verzoek ik u de vaststelling van het bestemmingsplan achterwege te laten dan wel – indien en voor zover de bestemmingsplanprocedure wordt voortgezet – zoveel mogelijk rekening te houden met bovenstaande inbreng. Zoals gezegd is een open grachtenwater essentieel voor een gevoel van ruimte en een goede leefbaarheid aan de Geldersekade bij een bestaande hoge woningdichtheid. Indien wordt overgegaan tot vaststelling van het bestemmingsplan verzoek ik u (om niet) een afschrift te verstrekken van de plankaart met legenda (in kleur) planregels en toelichting alsmede de bestuurlijke reactie op de inspraak, alles m.b.t. het water van de Geldersekade.

Gemeente Amsterdam
 Stadsdeel Centrum, sector Midden
Afdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

Betreft:
 inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water
 bezwaar op- en afstapvoorziening nr. 4

Amsterdam, 23 juni 2011

Geachte hr. Karsijns,

Hierbij willen wij bezwaar maken tegen de geplande op- en afstap voorziening nummer 4
 Wij zijn Hans en Elly van Vliet en wonen (woonboot) tegenover deze locatie.
 Wij zullen onze bezwaren d.m.v. citaten en argumenten duidelijk maken.

De belangrijkste argument is dat de locatie onaanvaardbaar is.
 Deze plek tegen de knik van de bocht, is gevaarlijk en daardoor wordt er een extra nautisch knelpunt gecreëerd. We begrijpen dat men probeert het nautisch knelpunt van de aanleg van canalbus op te lossen, maar dit is niet de juiste oplossing.
 De steiger met de waterfietsen blijft een nautisch probleem. Ook wanneer de aanleg van canalbus daar niet meer is. De extra ruimte die dan vrij komt, zal worden volgepropt met waterfietsen en de canal hop- on/off sloepen.
 Een op- en afstaplocatie bij een onoverzichtelijke bocht, met de nautische problemen van de waterfietsen in de buurt is onaanvaardbaar.

In de buurt van op- en afstapvoorziening nummer 4 zijn er in het verleden al verschillende pogingen van de gemeente geweest om daar een steiger te creëren. ('05 – '10)
 Beide pogingen zijn op niets uitgelopen omdat er meerdere bezwaren tegen waren.
 Het belangrijkste bezwaar is de breedte van het overblijvende vaarwater. Ook bij deze locatie zal er niet genoeg vaarwater overblijven.
 Daarbij is het niet mogelijk (vanwege hoogte kademuur) om alleen palen te plaatsen.

Het argument dat men dan langsij kan aanleggen is onjuist. De op en afstapvoorziening is een algemene voorziening. Men legt dus vanuit beide richtingen aan. Wanneer de boot uit noordelijke richting komt dan moet het altijd van stuurboord naar bakboord en zal dus altijd de vaarroute hinderen. Daarbij is er bij het wegvaren geen overzicht door de bocht.
 Een boot uit zuidelijke richting heeft geen overzicht bij het aanvaren door de bocht en bij het aanleggen komt het in de bocht te liggen!

Voor de duidelijkheid, men maakt met deze op- en afstapvoorziening een flessenhals situatie in de bocht. Levensgevaarlijk. En met de waterfietsensteiger in de buurt, 2 nautische knelpunten!

Citaat:

*Volgens reders en beleidsmakers is een **beter spreiding** van de vaart in de Amsterdamse binnenstad het belangrijkste effect van het Steigerplan en de nieuwe steigers. Als gevolg daarvan verwachten zij **in het geheel minder drukte en overlast** en een **verbeterde veiligheid en doorvaart** op en rondom het water.*

Citaat:

*Het Steigerplan leidt dus niet zozeer tot meer vaarbewegingen, alleen op een **aantal nieuwe locaties** ontstaat een **toename in vaaractiviteit***

Betere spreiding lijkt ons met de voorgenomen op- en afstapvoorzieningen in het Anne Frankrak niet aan de orde.

Er worden twee op- en afstaplocaties gepland. Één bestaande wordt vergroot.

Het was eerst een steigertje op de hoogte van 261. En nu wordt het vergoot van nr. 255 tot en met nr. 267.

Hier kunnen meerdere boten op- en afstappen. Waarom dan nog 1 op nr. 277 (nr 4 op plankaart)???

Wij kunnen hier niet van spreiding spreken.

Op 1 van de plankarten staat een op- en afstapvoorziening getekend in de Keizersgracht, op een andere plankaart niet.

Wanneer er daar 1 wordt gecreëerd dan spreekt men wel van spreiding. Haal de drukte weg en zorg voor **de doorvaart!** (zie citaat!)

Maak er nog een in het rak van Pulitzer. Dan spreekt men van spreiding.

Het feit dat er koste wat het kost nog 1 op deze plek moet, geeft ons een gevoel dat men zich laat leiden door 1 bepaalde rederij.

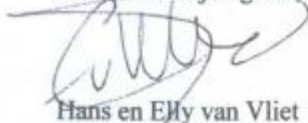
Ter kennisgeving:

Tijdens de werkzaamheden in het Anne Frankrak kunnen de rederijen lovers (museumboot) en Canalbus keurig aanleggen bij de steiger van Pulitzer (kleine steiger).

Het argument dat beide rederijen niet op 1 steiger kunnen aanleggen is niet meer aan de orde.

Nu met de vergrootte op- en afstapvoorziening bij nr. 255/267 kunnen beide daar aanleggen.

Met vriendelijke groet,



Hans en Elly van Vliet

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die op 15 juni plaatsvond; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekafe in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekafe in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekafe 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid. De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een ?herindeling? van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekafe in kaart gebracht.

- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekafe. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kade muur.

- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponten. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanvullende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekafe, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen.

M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Met vriendelijke groeten,

Mieke Lokkerbol

Onderwerp: Betreffende: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water

INGEKOMEN

- 1 JULI 2011

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Verder is mijn bezwaar:

Dat het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

Er zouden op het water van de Geldersekade 19! boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn).

Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponten. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

MVG, Dianne, bewoner geldersekade 82-C, 1012 BL, Amsterdam.

Onderwerp: Bezwaar

1 JULI 2011

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Verder is mijn bezwaar:

Dat het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

Er zouden op het water van de Geldersekade 19! boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, máár het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid. De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.

Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.

De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.

Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstappontoon. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodern naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.

] Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

• Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

MVG, Martijn,

Geachte heer Karsijns,

Met excuses voor het late moment bij deze nog een korte inspraakreactie op het concept ontwerp bestemmingsplan Water.

Eigenlijk is mijn reactie meer een vraag. Zoals ik het bestemmingsplan lees, is het niet mogelijk om fietsparkeren op het water te faciliteren. Er is mijns inziens in het overzicht van zaken die mogelijk zijn in de bestemming 'water' namelijk geen enkele waar een tijdelijk fietsponton als hetgeen in de Singel ligt bij de Bloemenmarkt, onder valt.

Mijn vraag is uiteraard: Klopt deze lezing?

Als dat klopt, wat ik niet hoop, wil ik bij deze namens de Fietzersbond bezwaar maken tegen die beperking. Ten eerste vinden wij dat de huidige (en geplande) fietsenstalling op pontons goed werkt, ten tweede vinden wij dat flexibiliteit om deze maatregel mogelijk te houden, zeer noodzakelijk is. Daarbij kun je je afvragen hoe het staat met fietsen die deels 'boven' het water geparkeerd staan, als ze aan een brugleuning staan. In heel de wereld staat Amsterdam bekend om dit beeld. Los van allerlei discussies die je erover kunt voeren, denk ik niet dat een bestemmingsplan de plek is om dit soort discussies al bij voorbaat dood te slaan.

Hoe de bestemming fietsparkeren wel mogelijk te maken zonder al te veel vrijheid te bieden, laat ik graag aan het stadsdeel. Ik kan me voorstellen dat een wijzigingsbevoegdheid het elegantst is. Die bevoegdheid zou het DB dan moeten krijgen, met daaraan gekoppeld een aantal voorwaarden. Bijvoorbeeld van stedenbouwkundige aard, maar ook veiligheid, minimale doorvaart etc. moeten natuurlijk gewaarborgd blijven.

Hoe dan ook, de Fietzersbond ziet graag dat fietsparkeren, hoewel het niet onlosmakelijk verbonden is met water, in Amsterdam Centrum toch zeker mogelijk blijft op en aan het water. Ook met het oog op de toekomst. Het stadsdeel en anderen hebben al meer dan eens geopperd om bijvoorbeeld een ponton in de Zieseniskade te leggen. Het bestemmingsplan moet dat ons inziens niet onmogelijk maken.

Met vriendelijke groet
Govert de With

Fietzersbond Amsterdam

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekaade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekaade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekaade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

Er zouden op het water van de Geldersekaade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekaade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekaade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekaade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: T.A.P van Haren.....

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstappontoon. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanvullende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.
- Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: Mevr. M. de Goede.....

Geachte heer Karsijns,

Intro:

- De stukken zijn zo'n 175 pagina's groot, vaak met voor leken onbegrijpelijke teksten. Waarom geen heldere samenvatting? Daarom kan ik mijn reactie maar baseren op een deel van de tekst, de bestemmingsplankaarten en de informatie van de inspraakavond.
- De relatie tussen het Bestemmingsplan Water en andere bestemmingsplannen is onduidelijk (1012, Singelbuurt e.d.). Wat heeft voorrang?
- Opmerking: in dit stuk doel ik met de term 'bedrijfsvaartuigen' op alle commercieel uitgebaatte vaartuigen, dus inclusief rondvaartboten, boten voor verhuur, varende terrassen, varende restaurants etc.

SINGEL tussen Raadhuistraat en Leidsestraat

- SINGEL, rederij der Nederlanden e.a.

Situatie op plankkaart 5 van het bestemmingsplan. HELEMAAL mee EENS:

volgens zowel

huidige juridische situatie als Plankaart 5 zijn op de Singel tussen huisnummer 301 en 309 drie ligplaatsen voor bedrijfsboten (huurboten? rondvaarten?).

De feitelijke situatie is anders: de kade van het Singel wordt bezet door ten minste acht grote schepen tussen nr. 237 en 333, bijna het hele deel tussen de bruggen bij de Paleisstraat en de Raamsteeg. Deels dubbelliggend.

Eén van die grote schepen (nog geen 3 meter uit de brug bij de

Raamsteeg) dient eigenlijk

slechts als reclame-uiting.

Verder liggen er ook aan de overkant sloepen en andere boten van dit bedrijf die dienen voor verhuur. In de afgelopen jaren heeft deze rederij steeds meer beslag gelegd op de openbare ruimte, oftewel hele stukken kade in eigen commercieel gebruik genomen. Elk jaar komen er weer nieuwe schepen bij. De indruk bestaat, dat nu al uitgebreid wordt met de kleinere huurboten richting Raadhuisstraat en richting Leidsestraat.

- Al jaren geleden heb ik protest aangetekend tegen deze illegale ligplaatsen. Niet als enige. Het enige tastbare resultaat was, dat de dekschuiten, die als illegale steiger

dienden, weg moesten. Op 15 juni meldde de watercoördinator dat er

procedures lopen

tegen bedrijfsboten, commerciële boten, die illegaal ligplaatsen in beslag nemen. Klopt dit? Ik hoop dat dit ook voor dit stuk Singel geldt!

Graag die omwonenden hierover informeren die in het verleden bezwaar gemaakt hebben!

VOORSTEL: alle boten voor commercieel gebruik moeten onder een vorm van vergunningsplicht vallen!

Ligplaatsvergunningen Bedrijfsvaartuigen, ook tijdelijk (incl. rondvaart, huurboten, etc.)

- In het verleden werden (tijdelijke) ligplaatsvergunningen verloot, zonder enig publiekelijk toezicht. Dat moet beter! Bijvoorbeeld: alle grote en bedrijfsboten, rondvaartboten, huurboten etc. waarvoor een ligplaats wordt aangevraagd (c.q. die aan loting willen meedoen) moeten een bewijs van inschrijving in het Kadaster overleggen.

Controle daarop blijkt noodzakelijk.

VOORSTEL: Duidelijke, inzichtelijke en controleerbare regels voor het verkrijgen van

(tijdelijke) ligplaatsen. Openbare en inzichtelijke gunningprocedure.

Bewaar maken door

belanghebbenden moet mogelijk zijn.

- VOORSTEL: Scheiding vergunningsuitgifte en handhaving.

- VOORSTEL: Duidelijk en voor ieder controleerbaar welke bedrijfsboot waar een ligplaatsvergunning heeft. Het liefst stadsdeeloverstijgend. Bijv. met Kadaster nr.

zichtbaar op kade, vgl. inzichtelijkheid van invalidenparkeerplaats.

Hoeft echt geen

paaltje te zijn.

- VOORSTEL: opnemen maatregelen van de gemeente c.q. Waternet als er meer boten liggen (dubbel liggen) en/of de toegestane kadelengte overschreden wordt?

- Op de inspraakavond van 15 juni werd gesproken over het streven naar een uitsterfbeleid voor woonarken die niet in het historische centrum passen.

VOORSTEL: laat dit ook gelden voor niet passende opvallend lelijke bedrijfsboten in de historische binnenstad, het UNESCO-gebied, zoals bijvoorbeeld de detonerende grote witte rondvaartboten in het Singel.

- AANBEVELING: laat een ondernemer of Waternet een bedrijfshaven buiten het centrum ontwikkelen, met ligplaatsen voor bedrijfsboten zoals rondvaartboten, huurboten, horecaboten, e.d.

Horeca en hotelboten

- De horeca op het water, op varende schepen, moet aan dezelfde regels gaan voldoen als horeca op land qua vergunningen, voorschriften, controle Voedsel en Waren Autoriteit, BIBOB, etc. Dus onder dezelfde wetgeving vallen.

Overlast

- Waarom zo weinig aandacht voor geluidsoverlast in verhouding tot de cijfers over luchtkwaliteit in dit bestemmingplan c.q. toelichting?
 - Er is ook weinig aandacht voor het dreunen van bootmotoren en het zware geluid van boegschroeven bij het manoeuvreren.
 - Er wordt steeds vaker zeer hard gevaren waardoor boten die afgemeerd zijn tegen de grachtenkade knallen,
 - Overlast bestrijding: lawaai, zwerflawaai, dronken gasten.
- VOORSTEL: Vanaf 12 uur 's nachts tot 8 u 's ochtends een vaarverbod voor bedrijfsboten en boten die overlast geven. De boetes zijn hoog (700 - 1000 euro hoorde ik) dus handhaven loont.
- Deze nota gaat ook over de grote cruiseschepen op het IJ. Er moet gestreefd worden naar een oplossing, waarbij de passagiers niet massaal in bussen geladen worden die dan in colonne de stad intrekken, allemaal door de Spuistraat. Het gaat dan om 20-30 bussen, die ook allemaal willen laden en lossen.
- VOORSTEL: Graag overleg met de cruisebranche hierover.

Algemene voorstellen waterbeleid

- VOORSTEL: Richtlijnen voor handhaving graag in dit bestemmingsplan. Serieuze boetes en andere sancties.
- VOORSTEL: Graag uitsterfbeleid voor ligplekken die overlast veroorzaken.
- VOORSTEL: Ligplekken niet voor iedereen mogelijk maken, maar alleen voor bewoners die wonen in de buurt van een afmeerplek. Het is geen gezicht om regelmatig boten, waarvan de eigenaar onbekend is, die niet gehoosd of onderhouden worden, te zien wegzinken en transformeren naar scheepswrak. Het kost de waterpolitie heel veel tijd. Waarschijnlijk zijn dit geen boten van buurtbewoners.
- VOORSTEL: Redelijkheid in jaarlijkse liggelden: kleine plezierbootjes van particulieren die de boot goed onderhouden, betaalbaar houden. Grotere plezierboten, bijv. langer dan 7 meter, moeten meer betalen per lengtemeter dan de kleine.

Met vriendelijke groet,

Janke Smit

Onderwerp: bezwaar tegen steigerplan Noordermarkt

Geachte Heer Karsijns,

Als woonbootbewoner aan de Prinsengracht 155 R maak ik bezwaar tegen het steigerplan aan de Noordermarkt:

- 1 Het is een slecht, en de bewoners veel ellende berokkenend plan 2 woonboten gedwongen te laten verdwijnen.

2 Veiligheid

De Prinsengracht is de A1, een druk bevaren verkeersader die qua transportfunctie zijn maximum heeft bereikt. Nu al wordt op mooie dagen, en in het hele weekend vanaf vrijdagmiddag al in file gevaren, met gevaarlijke incidenten

en opstoppen. Het is ondenkbaar dat dit door het aanleggen en weer wegvaren van een steiger bij de Noordermarkt

niet gevaarlijk zal verergeren.

De handhaving van de maximumsnelheid voor zowel rondvaartboten als de pleziervaart is tot nu toe niet mogelijk gebleken;

voordat die een feit is, is het geen goed plan plannen te ontwikkelen die tot nog meer gevaarlijke situaties leiden.

- 3 De Noordermarkt zelf: 1 - Er wordt gesproken over betere zichtlijnen
a-vanaf de Noordermarkt zelf? De blik op het water, voorzover al niet ontnomen door
geparkeerde auto's, zal niet meer worden, door steiger en aanmerende boten.
b- Vanaf het water? Het korte moment van de 5 seconden dat langsvarende

hebben?

- 2 - De Noordermarkt biedt zowel ruimtelijkheid als intimiteit, die door een grotere aanvoer van toeristen
verloren zal gaan.

- 4 Er zijn al steigers op korte afstand: Anne Frankhuis, Roode Hoed, Huis met de Hoofden, Herenmarkt.

- 5 Gevaar voor gezondheid: toename van fijnstof, nu al meetbaar teveel aanwezig.

- 6 Geluidsoverlast zal toenemen; optrekkende boten geven, zoals nu al op deze plek, boven water, maar vooral door de schroef

onder water geluidsoverlast. Nog afgezien van de ergernis over boten met versterkte muziek.

Ook op de steiger zelf zal het ook snachts onrustig blijven.

Hoogachtend,

J M Rijkmans



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: J.M. Rijkman
 Adres: Prinsengracht 155 R 1015 DR Amsterdam
 Telefoonnummer: 06-25 01 80 26
 E-mailadres: hansrijkman@hotmail.com
 Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

- Steigerplan Noorden markt:
- ① - Het is een slecht plan, want het bewoners gedwongen te laten vertrekken, dat veel bekende personen zijn. Spierent.
 - ② - De Nadelen van een Steiger op de Noordermarkt.
 - ③ - Veiligheid: dit stuk Prinsengracht is al te druk bewoond, met opschepingen en geraan lyt situaties (zelf herhaaldelyc botsingen met onze voorboot, met schade).
 - Handhaving van max. 7,5 wordt niet gchaald; geen grond dus voor nog meer, Transport fractie is al uitgeput! risico's.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspiraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponert.
 - u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066 1000 PA Amsterdam

Naam: J.M. Rijkman

Adres: Prinengracht 155 R

Telefoonnummer: de 25 01 80 26

E-mailadres: han.srijkmans@hetmail.com

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

verdy 2: door vervoerders in aanmerende boten.
Geplandeerd: opstoppingen.

③: Marktenmarkt: zichtlijnen van de markt: worden met water, door 1) boten die aanmeren 2) steiger zelf 3) auto's, geplande.

④: Er zijn al steigers op het water: kort duwend.
(Anne Frank, Heerenmarkt)

⑤: Tijn stek - toe namme

⑥: geluids overlast: meer versterkte muziek
- motor
- schroef: onder water!

Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- +++++ Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen. Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.
- +++++ Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.
Wat opvalt bij dit bestemmingsplan water is dat de problematiek van het gebruik van het water vrijwel uitsluitend nautisch wordt bekeken (bijvoorbeeld handhaving van het verbod op afmeren binnen 10 meter van een brug, ook al betekent dit dat twee rakken vol met woonboten extra nodig zijn). †Een stedenbouwkundige benadering, laat staan een samenhang met het beleid voor openbare ruimte en de gebouwde omgeving, in casu het beschermde stadsgezicht, ontbreekt.
- +++++ Daarnaast zijn de milieu-effecten en verkeersaantrekkende werking (incl. toename parkeerdruk) niet goed voor de Geldersekade in kaart gebracht.
- +++++ De welstandseisen lijken grotendeels losgelaten dan wel onvoldoende gegarandeerd, o.a. met betrekking tot het vervangen van arken door historische woonschepen indien men de boot verplaatst naar de Geldersekade. Ook wordt geen maximale hoogte aangegeven noch een maximum uitsteekhoogte boven de kademuur.
- +++++ Een (nu) tijdelijke ligplaats van een bedrijfsboot van de Blue Boat Company wordt onterecht als vaste ligplaats aangeduid; hierdoor vindt uitbreiding plaats met deze bedrijfsboot en bijbehorend op- en afstapponton. Dit geldt ook voor een aantal andere objecten op de GK: platbodem naast De Wolk en groene schip (gedoogd) naast de Wolk.
- +++++ Een beperkte en goed onderhouden private steiger wordt veranderd in een lange en openbare steiger. Dit staat niet afgesproken in het eerder vastgestelde steigerplan. Daarnaast kan dit een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben, met toename van geluids- en milieu-overlast tot gevolg.

1011 Het voorgenomen plan in strijd is met de motie Deben. Het plan is zonder voldoende afstemming met de bewoners aan beide zijden van de Geldersekade, ten aanzien van uitbreiding ligplaatsen en/of steigers, tot stand gekomen. M.i. kan dit plan niet in deze vorm in stand blijven.

Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

Hoogachtend,

Naam: G.H.U. Grobbe.....

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om volgende redenen:

1. Geluidsoverlast

- Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Water resonanceert en versterkt geluid. Nu al geluidsoverlast. Getuige politierapporten.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- Woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- Vaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af.
- Vervuiling: alles wat in de vaart terecht komt blijft erin, looden metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen, roet en fijnstof? Slecht voor onze gezondheid.
- Wittenburg alleen te bereiken via smalle straat bij de Oosterkerk. Nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de vaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Uit veiligheidsoogpunt geen optie. Lees politierapporten.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zicht op het beschermd stadsgezicht

- Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg.
- Woonboten hier plaatsen is in strijd met het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

6. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

Naam: A. Vorhew

Adres: Kattenburgedijk 40

Stadsdeel Centrum



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Inspraakreactie Concept-ontwerpbestemmingsplan Water

Instructie voor het invullen van uw inspraakreactie:

- Wees zo specifiek mogelijk in het aangeven van de locatie (adres) of het onderwerp waarop u wil reageren
- Geef een onderbouwing bij uw inspraakreactie
- Uw inspraakreactie is alleen geldig als:
 - o u deze tijdens de inspraakavond op 15 juni 2011 in de daarvoor bestemde bussen deponeert.
 - o u deze uiterlijk 30 juni 2011 per post stuurt naar Stadsdeel Centrum, t.a.v. de heer N. Karsijns, Antwoordnummer 10066, 1000 PA Amsterdam

Naam: J.L.J. Drummen

Adres: Singel 363-2

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Namens:

Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan water wil ik graag de volgende inspraakreactie plaatsen:

n.a.v. "Herstel Transportfunctie"
Een van de eerste motieven voor een deelraad in het centrum was het aanpakken v.h. 24-uurs pretpark op het water. Tot mijn stomme verbazing bevat uw plan daarover niets. Ergoer: op 15/6 j.l. gold het als een faux pas om daarover te beginnen. Van Oranje liet zich tenslotte ontvallen dat misschien desnoods wel alzo op het water verboden moest worden. Ik kan u vertellen dat het verboden is! Alleen, zo vaak bij flutgezag, wordt er niet gehandhaafd: de BBA-baten zijn er alleen als er geen plezier vaart is.

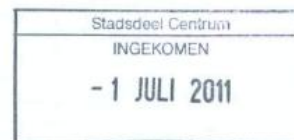
Conclusie: Vooraleer er exhaustieve afspraken in opgenomen zijn ter beperking v.h. pretpark kan dit waterplan vanwege irrelevante niet ^{in behandeling genomen} aangegrepen worden.

Deed u hier 6 jaar over? Goh!

Heeft u ook een reden waarom u de overlast buiten het plan wilt houden?

Aan: Karsijns, Nico

Onderwerp: inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan Water



Geachte heer Karsijns,

Hierbij teken ik op tijd bezwaar aan tegen het voorgenomen plan met betrekking tot de wijziging van het Bestemmingsplan Water.

Tegen deze beslissing heb ik het volgende bezwaar:

Het stadsdeelbestuur heeft met het concept ontwerp bestemmingsplan Water zeer vergaande planvorming rond het water voor inspraak vrijgegeven, terwijl er sinds aanname van de motie Deben geen overleg meer met de buurt over dit onderwerp heeft plaatsgevonden. Wij zijn als buurtbewoners van de Geldersekade compleet overvallen door de inspraakavond voor de gehele stad, die 15 juni plaatsvindt; hier was slechts zeer beperkte mogelijkheid om op de specifieke situatie van de Geldersekade in te gaan.

Voorts is mijn bezwaar:

Het concept-ontwerp bestemmingplan water voorziet voor de Geldersekade in veel verdergaande wijzigingen dan tot heden in het planvormingsproces aan de orde zijn geweest:

- Er zouden op het water van de Geldersekade 19 boten bij kunnen komen, dit kunnen woonboten zijn, maar het stadsdeelbestuur behoudt de mogelijkheid voor om een aantal als hotelboot te bestemmen.

Daarnaast wordt niet geheel duidelijk of een aantal gereserveerde ligplaatsen in een later stadium niet alsnog aan bedrijfsboten kan worden toegewezen.

- Deze grootschalige uitbreiding vormt m.i. een aantasting van het beschermde stadsgezicht en kan verslechtering van zicht geven en toename van onveiligheid.
De bedoeling is dat de boten die op de ligplaatsen komen te liggen, nu al een ligplaats elders in de Amsterdamse binnenstad hebben en dat het plan dus een "herindeling" van ligplaatsen in Centrum Amsterdam betreft. Het plan omvat een grootschalige verplaatsing van ligplaatsen vanuit de grachtengordel (dat deel van de binnenstad, dat door Unesco in 2010 is benoemd tot werelderfgoed), naar dat deel van de binnenstad dat in verband met deze benoeming is aangewezen als bufferzone van het werelderfgoed (om te voorkomen dat het werelderfgoed visueel wordt verstoord door belendende nieuwbouw). Deze bufferzone (m.n. de historische binnenstad) is in 1999 al aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet.

Hoogachtend,

Hugo Reitsma

BEZWAARSCHRIFT/INSPRAAKREACTIE

Aan het bestuur van Stadsdeel Centrum
Via de heer N. Karsijns
Per e-mail: stadsdeel@centrum.amsterdam.nl

Amsterdam, 27 juni 2011

Geacht bestuur, geachte heer Karsijns,

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie in het Concept-ontwerpbestemmingsplan Water om de navolgende redenen. Onder punt 6 heb ik een aantal specifieke redenen opgenomen met betrekking tot het rijksmonument De Paerl, een 17^e eeuwse pand dat is aangemerkt als behorend tot het beschermde stadsgezicht van de binnenstad. Vergeten lijkt te worden dat de achterzijde van dit pand, dat in het water van de Kattenburgervaart staat, evenzeer onderdeel uitmaakt van dit stadsgezicht. Graag hiervoor in het bijzonder uw aandacht. De overige punten van bezwaar zijn overgenomen van de bezwaren die de actiegroep De Vaart Blijft Vrij heeft kenbaar gemaakt tijdens de inspraakavond op 15 juni jl.

1. Geluidsoverlast

- De Kattenburgervaart is een klankkast door bebouwing aan drie kanten: langs de vaart aan twee kanten appartementengebouwen met binnenhoven, kops daarop in het water gebouw De Paerl.
- Het water resoneert en versterkt geluid. Dat er nu al geluidsoverlast is mag blijken uit diverse politierapporten over dit onderwerp.
- De woonkamers en slaapkamers van ons, de bewoners, bevinden zich aan de vaart.
- Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.
- De ingetekende woonboten komen tot soms maar 3 meter van/onder onze ramen te liggen.

2. Milieuoverlast

- De Kattenburgervaart heeft nagenoeg stilstaand water. Waternet raadt woonboten hier af. Alle vervuiling blijft door het ontbreken van voldoende doorstroom in het water: lood en metaal met het regenwater, fecaliën.
- Rook van houtkachels van de woonboten in de winter. Rook dringt direct onze slaapkamers, allemaal aan de vaart, binnen. Schadelijke stoffen als roet en fijnstof zijn schadelijk voor onze gezondheid.
- Het eiland Wittenburg is alleen te bereiken via de smalle straat bij de Oosterkerk. Extra bewoners betekent extra verkeer en dus nog meer uitlaatgassen.

3. Parkeerdruk/veiligheid

- In 2005 werd de Kattenburgervaart ongeschikt verklaard vanwege de bestaande parkeerdruk.
- In 2006 is parkeergebied Oostenburg gevoegd bij Wittenburg/Kattenburg. Op papier een illusie van lage parkeerdruk op Wittenburg. Met extra parkeerdruk moeten ouderen en vrouwen van Wittenburg op Oostenburg parkeren, 15 minuten lopen. Dit is alleen al uit veiligheidsoogpunt geen optie, getuige de bestaande politierapporten over dit onderwerp.

4. Recreatie

- De vaart is onze enige plek groen direct aan het water, onze rust en ontspanning. Onze kinderen spelen hier. Wij genieten van futen, eenden, meerkoeten en soms de aalscholvers. Vissers, jong en oud, zitten hier heerlijk te vissen. Woonboten hier plaatsen ontnemen ons dit plezier.

5. Zorgvuldige belangenafweging heeft niet plaatsgevonden

- Belang van 'leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen' rond de vaart' is groter dan 'zicht op het water in de grachtengordel'. Kattenburgervaart kan hierdoor niet geen woonbootlocatie zijn.
- Vaart op vreemde manier in het plan gekomen, bewoners zijn bij opstellen Visie niet gehoord.

6. Zicht op het beschermd stadsgezicht

Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart ontnemen het gezicht op De Paerl en ons laatste stukje authentiek Kattenburg en Wittenburg. De Paerl is in de jaren tachtig mede met een forse financiële inspanning van de Gemeente Amsterdam (Bouw- en Woningtoezicht en Monumentenzorg) gerestaureerd. In de visie van de centrale stad behoorde De

Paerl samen met het Scheepvaartmuseum en de Oosterkerk tot de beeldbepalende monumenten in de oostelijke binnenstad. Deze visie werd gedeeld door het bureau Monumenten en Archeologie dat deze panden als buitenste ring opnam in de aanwijzing van het beschermde stadsgezicht. Hierin is consequent gehandeld door de achterliggende vaart eveneens te beschermen (zoals uit de beleidsstukken blijkt waarin consequent werd aangegeven dat dit stuk vaart leeg moet blijven), de monumentale brug aan de toegang tot de vaart te restaureren en de bestaande kades te respecteren. Nog onlangs werd dit gebied door het stadsdeel centrum tot 'groen' bestempeld. Deze nadere aanduiding in het bestemmingsplan Oostelijke Eilanden is onderstreept met de aanleg van nieuwe groenzones langs de Wittenburgerkade en op het plein richting de brug als voornoemd.

Het bestemmen van dit deel van de Kattenburgervaart tot woonbootlocatie staat dwars op deze eerdere uitgangspunten.

Los hiervan kan ook gesteld worden dat het aanwijzen tot woonbootlocatie zich op geen enkele wijze verhoudt tot de uitgangspunten van het bestemmingsplan Water. Hierin wordt steeds gewezen op het belang van zichtlijnen in de binnenstad. Bestaande afmeerplaatsen voor woonboten worden (mede) met het oog hierop opgeheven. Niet alleen plekken in de historische binnenstad (zoals bij de Noorderkerk, Amstelveld en Hermitage bijvoorbeeld) maar ook aan de voorzijde van ons pand ter hoogte van de Oosterkerk bijvoorbeeld (verwezen wordt in dit geval naar de plannen voor het indelen van de zgn. Eilandenboulevard waarbij het vrijmaken van zichtlijnen op monumenten als de Oosterkerk bepalend zijn voor de voorstellen van het stadsdeel).

De achterzijde van De Paerl, in vele reisgidsen beschreven als bijzonder en authentiek voorbeeld van het 'oude Amsterdam', is evenzeer onderdeel van het beschermde stadsgezicht en ook hier zou dus de beleidslijn van het vrijhouden van zichtlijnen uitgangspunt moeten zijn en blijven voor een vrij zicht op dit 17^e eeuwse erfgoed.

Het plaatsen van woonschepen in het aan het pand grenzende deel van de Kattenburgervaart, zal het vrije zicht op De Paerl, onherroepelijk wegnemen en meer in het algemeen de beleving van dit laatste authentieke stukje Oostelijke Binnenstad onomkeerbaar verstoren.

Plaatsing van woonboten kan bovendien niet anders dan worden uitgelegd als willekeur ten faveure van de 17^e historische binnenstad (lees grachtengordel) waar het terugbrengen en herstellen van zichtlijnen kennelijk belangrijker is dan in de Oostelijke Binnenstad en het verhoudt zich evenmin tot de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de planvorming rond de zgn. Eilandenboulevard, waarbij zicht op de Oosterkerk steeds leidend is geweest. Het kan niet anders dan dat ook ten aanzien van de Kattenburgervaart het behoud van zichtlijnen en respect voor het beschermde stadsgezicht leidend moeten zijn.

Ik ga er zondermeer vanuit dat u het ontwerp bestemmingsplan Water zult willen aanpassen en dat u de Kattenburgervaart zult willen schrappen als woonbootlocatie. Ik voel mij in mijn bezwaar gesterkt door de uitgangspunten die ook anderen hebben genoemd, bijvoorbeeld de zienswijze die u is toegestuurd door de Vereniging van Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad.

Ik ben graag tot een toelichting bereid en teken met vriendelijke groet,

Erik van Ginkel

Aan het Dagelijks Bestuur
 Stadsdeel Centrum
 Drs. J. van Pinxteren,
 Drs. B. Oranje en
 Drs. R. Rengelink
 Amstel 1
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 30 juni 2011
 Betreft: Inspraakreactie concept bestemmingsplan Water
 Plannen woonboten aan de Alexanderkade

Stadsdeel Centrum
d.d. in: 30-06-11
Reg.nr.:
Beh. ambt/ald:
Proj
Kopie aan:
archiefcode: 1.717.21
dossier nr.: 11-4266D
ontv. bev.:
afgeh.:

Geachte mevrouw Van Pinxteren, meneer Oranje en meneer Rengelink,

Alle lof voor de succesvolle inspanningen van GroenLinks en D66 voor de 'Groene Loper' tussen Amstel en het Tropenmuseum. Als bewoners van de Alexanderkade-buurt zijn we bijzonder blij met de inspanningen van het huidige stadsdeelbestuur om onze buurt nog fraaier te maken dan zij al is.

Zoals u weet zijn we minder blij met de plannen om een aantal woonboten aan deze 'parel aan de Singelgracht' te leggen. Via de heer Karsijns gaat u 105 handtekeningen en een aantal individuele reacties van buurtbewoners ontvangen, met vele, diverse argumenten tegen de plannen.

Uiteraard willen we u niet nodeloos meer leesvoer bezorgen dan u al krijgt. Waarom dan toch deze brief?

Omdat we u hiermee persoonlijk willen uitnodigen om gedrieën langs te komen op de Alexanderkade, om u te vergewissen van de negatieve impact die deze plannen zullen hebben op deze unieke plek.

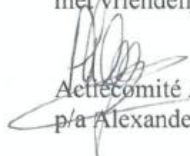
En omdat we uw aandacht willen vestigen op enkele prangende zaken. Zoals:

1. De bijdrage van Ir. Iva König, waarin ze de 'woonbootvrije' plekken in het stadsdeel Centrum inventariseert. Uit deze kaartjes blijkt dat nog talloze andere plaatsen in het centrum onbenut zijn, deels zelfs binnen de grachtengordel, dus vlakbij de huidige locatie van de bootbewoners.
2. Tijdens de inspraakavond op 15 juni gaf u, mevrouw Van Pinxteren, aan dat u bereid was n.a.v. voorstellen van de Kattenburg-bewoners 'grensoverschrijdende' gesprekken te gaan voeren. Wij juichen dit van harte toe. Iva König stelt voor om naast de Dijksgracht te denken aan andere gebieden die in ontwikkeling zijn, zoals bijvoorbeeld Waterbuurt west, IJburg, het Westerdokseiland, de IJ-oeveren en het oostelijk havengebied (KNSM-eiland, Borneo, Spoorenburch, Java).

3. Ook Drs. Caroline Geelen stelt voor te zoeken naar geschiktere alternatieven. Zij vraagt zich af waarom woonbootbewoners met kinderen, die zoeken naar een plek die rustiger is dan hun huidige 'hoge concentratie'-locatie, niet verhuizen naar de randen van de stad. In 2005 hebben bestuurders van stadsdeel Centrum zich gecommitteerd om samen met andere stadsdelen de mogelijkheden hiertoe te onderzoeken.
4. Caroline Geelen vraagt zich ook af wat de onderbouwing is van de keuze van het stadsdeel voor uitbreiding van ligplaatsen. En waarom het stadsdeel juist deze locatie voorstelt, aan weerszijden van de brug aan de Alexanderkade, in een bocht van de Singelgracht, héél dicht op de huizen, met toch al beperkte parkeermogelijkheden en tegenover het Rijksmonument Tropenmuseum en waarschijnlijk in het 'Gevoelig Gebied' van het waterschap GVA?
Zij stelt voor dat er op basis van heldere en door alle partijen gedragen criteria, gezocht wordt naar goede alternatieven voor de huidige plannen, waarbij de belangen van alle partijen (bestuur, woonboot- en walbewoners) tot hun recht komen.
5. Tot slot wijzen advocaat Gerard Weesing en Mr. Agnes Wagenaar erop dat de huidige plannen m.b.t. de Alexanderkade in strijd zijn met recente gemeentelijke beleidsuitgangspunten en aanbevelingen.

Hopelijk kunnen wij u binnenkort ontmoeten aan de Alexanderkade!

In afwachting van uw reactie en bereid tot nader overleg,
met vriendelijke groet,


Actiecomité Alexanderkade-buurt
p/a Alexanderkade 12-IV, 1018 CK

