



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Publicaties Stadsdeelbestuur 2012
Stadsdeelraad
Besluiten
26 juni 2012-4

Besluit over
Toelichting te vinden in

De gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Water
Publicaties Stadsdeelbestuur 2012, Bestuurskalender, Vergadering
26 juni in voordracht bij agendapunt 4

De raad heeft op 26 juni 2012 het volgende besluit genomen:

De stadsdeelraad,

Besluit:

1. In te stemmen met de raadsvoordracht met bijbehorende
 - Nota van beantwoording zienswijzen;
 - Nota van wijzigingen.
2. Vast te stellen het bestemmingsplan Water, bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0363.A1103BPSTD-VG01 met de bijbehorende regels en de toelichting met bijlagen.


Voorzitter van de stadsdeelraad


Griffier

Bij dit onderwerp is de volgende moties en amendementen door de raad aangenomen:

Moties: 3, 4, 7, 11

Amendementen: 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13

Ingediend onder nummer	3
Motie van	De raadsleden Kleinpaste (D66), Van Oostveen, Nuijens (GroenLinks), Lahaise en Noyon (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: toekomstige op- en afstaplocaties en – voorzieningen
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

Verschenen op 2 juli 2012

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende dat:

- de raad begin 2006 de Visie op het Water heeft vastgesteld en vervolgens heeft ingestemd met het Steigerplan;
- de kerndoelen uit de Visie op het Water een publiek belang dienen, waaronder
 - het verbeteren van het zicht op en het contact met het water;
 - het stimuleren van schoon openbaar vervoer en vrachtvervoer over water, ter ontlasting van het vervoer over de weg;
- niet alle ontwikkelingen verlopen overeenkomstig de aannames en verwachtingen van de raad, zoals hieronder aangegeven:
 - het beoogde OV komt niet goed van de grond, het toeristisch personenvervoer op rondvaartboten des te meer;
 - het schone, elektrisch vervoer komt moeizaam op gang;
 - er zijn weinig reders die gericht samenwerken met walvervoerders om de uitstoot van CO₂ en het aantal walverplaatsingen te verminderen, waardoor de totale druk op wal en water niet af- maar toeneemt en de intentie van kleinschalig, elektrische passagiers- en goederenvervoer verder uit zicht dreigt te raken,

overwegende dat:

- bestuur en raad hechten aan 'draagvlak in de buurt';
- de op- en afstaplocaties bij het Amstelveld en de Noordermarkt door een groot, resp. zeer groot aantal mensen niet wordt gewenst, ondermeer uit vrees voor overlast en de impact van grote stromen toeristen op beide pleinen;
- de tegenstanders (walbewoners, woonbootbewoners, ondernemers en andere belanghebbenden) vanuit een groot aantal verschillende belangen hetzelfde standpunt zijn toegedaan;
- het Bestemmingsplan Water geen bepalingen bevat, zoals met betrekking tot het soort boot dat mag aanleggen, of garanties kan geven voor het beheersen van (mogelijke) overlast;
- het zeer wel mogelijk is dat er in andere kaders, zoals de Verordening op het Binnenwater, instrumenten kunnen worden geschapen waardoor selectie aan de hand van overlast, duurzaamheid en OV versus toerisme wel mogelijk wordt;
- de handhaving van overlast op en aan het water nu al vaak zeer ingewikkeld blijkt, en de handhavingcapaciteit beperkt is,

voorts overwegende dat:

- de discussie over het horecabeleid en de vorig jaar gehouden conferentie over 'zwerflawaai' tot meer inzicht heeft geleid in de druk op het woon- en leefklimaat in de binnenstad en op genoemde locaties;
- deze locaties gelegen zijn aan de steeds drukker bevaren smalle Prinsengracht en dat er gereede zorgen zijn over het creëren van nieuwe 'nautische' knelpunten;
- eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht in dit opzicht uitkomst had kunnen bieden, maar dat dit scenario, na signalen uit de branche, tot op heden niet tot stand is gekomen;
- vele door de rondvaart gebruikte locaties in deze stad de facto functioneren als privé-voorzieningen, soms met reclame-uitingen en kaartverkoop,

tot slot overwegende dat:

- deze ontwikkelingen -zes jaar na vaststelling van de Visie- dienen te worden meegenomen bij de ultieme beslissing tot vaststelling van het Bestemmingsplan Water,

spreekt uit dat:

1. Het publiek belang van de kerndoelen van de Visie op het Water onverkort wordt onderschreven: centraal uitgangspunt van het Bestemmingsplan Water blijft het verbeteren en/of herstellen van de relatie tussen wal en water.
2. Eventuele toekomstige op- en afstaplocaties (bijvoorbeeld op de locaties Amstelveld en Noordermarkt) en uitbreiding van bestaande locaties pas worden overwogen als de volgende voorwaarden in acht zijn genomen:
 - Passagiers- en goederenvervoerders zetten in het Centrum alleen uitstootvrije en relatief stille schepen in;
 - Verzoeken om nieuwe locaties worden goed onderbouwd vanuit de branche en komen primair ten goede aan kleinschalig personenvervoer met een OV-karakter;

- Er zijn juridische instrumenten ontwikkeld door het stadsdeel of andere bestuurslagen om te kunnen selecteren op de mate van uitstoot en op het OV-karakter van personenvervoer;
 - Er wordt lering getrokken uit informatie over de mate van overlast (hoe daarmee om te gaan) op reeds gerealiseerde locaties in de binnenstad;
 - Het handavingsregime te water is aantoonbaar toereikend om overlast te voorkomen, resp. effectief terug te dringen;
 - Op de Prinsengracht (en qua drukte vergelijkbare grachten) wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, tenzij uit verkeerscirculatie-onderzoek-te-water blijkt dat dit onwenselijk is vanwege vooral nautische en milieutechnische redenen.
3. Voor het creëren van zichtlocaties en voor het eventueel realiseren van toekomstige op- en afstaplocaties (na toetsing aan de voorwaarden onder 2) geldt dat het verplaatsen van woonboten op vrijwillige basis dient te geschieden.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	4
Motie van	De raadsleden Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Thijs Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Dijksgracht Oost
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constateerend dat:

- de centrale stad heeft besloten thans af te zien van ontwikkeling van de onder haar bestuurlijke competentie vallende Dijksgracht Oost, tussen Mariniersbrug en Oostenburgereiland,

overwegende dat

- de Dijksgracht een natuurlijke maar nu nog ontoereikende verbinding vormt tussen Oosterdok en Oostenburg;
- deze route een belangrijke ontsluitingsweg gaat vormen voor het langzaam verkeer tussen het Centraal Station en het (toekomstige) woon-/werkgebied op het Oostenburgereiland;
- dit aansluit bij de wens van bewoners om een recreatieve fietsroute aan te leggen tussen Czaar Peterbuurt en CS/Oosterdokseiland;
- de Dijksgracht in potentie een aantrekkelijke (woon)locatie vormt voor het realiseren van nieuwe ligplaatsen ter uitbreiding van het totale arsenaal en/of ter vervanging van opgeheven ligplaatsen elders in het stadsdeel,

voorts overwegende dat:

- het mogelijk is om onder 'oud recht' op deze geluidsbelaste locatie woonboten te situeren, mist de daartoe vereiste procedures tijdig in gang worden gezet;
- woonboten op deze locatie de aanleg vergen van een weg met passende infrastructuur die substantiële investeringen vraagt, maar mogelijk minder dan door de Centrale Stad voorzien;
- bedrijfsvaartuigen toe kunnen met een eenvoudiger en goedkoper infrastructuur, zeker als gekozen mocht worden voor een 'nachtstalling' voor rondvaartboten;
- het combineren en (slim) faseren van infrastructurele werkzaamheden (fietsverbinding met Oostenburg, ontsluiting 'Reiniging', e.d.) de kosten zou kunnen drukken,

ten slotte overwegende dat:

- het zinvol is (juist) in crisistijd kansen te benutten en te anticiperen op gewenste toekomstige ontwikkelingen,

besluit:

Het dagelijks bestuur op te dragen:

Na te gaan -zo nodig met een quick scan- welke mogelijkheden er zijn om tegen de laagst mogelijke kosten te zorgen voor een weg op de Dijksgracht voor langzaam verkeer (fietsers, karretjes reiniging) en

een minimale (tijdelijke) infrastructuur die nodig is om de Dijksgracht Oost te kunnen gebruiken als locatie voor rondvaartboten of andere vaartuigen.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	5
Amendement van	De raadsleden Verhagen, Versteeg (PvdA), Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Kleinpaste (D66)
Over	Bestemmingsplan Water: boten nabij orde-1 bruggen
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum,

Overwegende dat:

- ons uit de markt is gebleken dat eigenaren van woonboten die zijn gelegen binnen een afstand van 10 meter tot een orde-1 brug, hun boot zien als een object dat voor verplaatsing in aanmerking komt;
- als gevolg hiervan de woonboten gelegen nabij de orde-1 bruggen door de markt lager kunnen worden gewaardeerd en daardoor financiële nadelige gevolgen voor de betreffende booteigenaren kunnen hebben;
- om gebruik te kunnen maken van de bevoegdheid als bedoeld in artikel 4.6.3, het dagelijks bestuur in eerste instantie dan wel tegelijkertijd gebruik dient te maken van de bevoegdheid om de aantallen te wijzigen uit het rak waar een boot uit vertrekt, zoals geformuleerd in artikel 4.6.1 a;
- de toepassingsvoorwaarde in artikel 4.6.1 b onder d onder 4 zo is geformuleerd dat de toepassing ervan niet uitsluitend en alleen is gericht op de boot die is gelegen naast de orde-1 brug, maar zich ook kan richten op iedere andere boot uit het betreffende rak;
- in artikel 4.6.3 de bevoegdheid ligt besloten het aanduidingsvlak te wijzigen nadat een woonboot of bedrijfsvaartuig is verplaatst naar een alternatieve ligplaats danwel anderszins verplaatst wordt, waarmee ook wordt bedoeld een herschikking van de overige boten in het rak, nadat een andere boot dan de boot die is gelegen naast de orde-1 brug uit het rak is verplaatst;
- door een andere boot dan die naast de orde-1 brug te verplaatsen, immers ook de gewenste ruimte in het rak ontstaat, waardoor alle boten in het rak zodanig kunnen worden opgeschoven dat 10 meter vrije ruimte tot de brug ontstaat,

voorts overwegende dat:

- deze wijze van uitvoeren onvoldoende uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt;
- maatschappelijk behoefte bestaat aan het bieden van duidelijkheid op dit punt en derhalve een aanvulling op de toelichting bij het bestemmingsplan wordt voorgesteld,

besluit:

Paragraaf 6.4.2.3 van de toelichting te vervangen door de volgende passage:

“De verplaatsing van een boot uit een rak met boten waarbij 1 of 2 boten zijn gelegen binnen 10 meter van een orde-1 brug, brengt met zich mee de bevoegdheid van het dagelijks bestuur om het aanduidingsvlak voor de ligplaatsen zodanig aan te passen dat een vrije ruimte ontstaat van tenminste 10 meter bij orde-1 bruggen. Op die manier kan worden bereikt dat de monumentale bruggen beter zichtbaar worden en daarmee beter tot hun recht komen. Dat betekent echter niet dat het doel om 10 meter vrije ruimte tot een orde-1 brug te creëren bereikt kan worden uitsluitend en alleen door verplaatsing van de boot die is gelegen binnen 10 meter afstand tot een orde-1 brug. Het doel is net zo goed te bereiken door de verplaatsing van een andere boot uit het betreffende rak, waardoor de overige boten zodanig kunnen worden herschikt dat de beoogde 10 meter vrije afstand tot een orde-1 brug kan worden bereikt. Om die reden zijn alle boten die zijn gelegen binnen 10 meter afstand van een orde-1 brug opgenomen in het aanduidingsvlak ‘specifieke vorm van water – ligplaatsen’. Daardoor hebben alle booteigenaren al dan niet gelegen binnen 10 meter afstand van een orde-1 brug gelijke rechten en plichten. Zoals onder 6.4.2.1 is uitgelegd gebeuren dit soort verplaatsingen op basis van vrijwillige medewerking van de betreffende booteigenaar.”

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	6
Amendement van	De raadsleden Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Noordermarkt
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constaterende dat:

- de Noordermarkt in het ontwerp-bestemmingsplan wordt aangemerkt als 'bijzondere plek', met als uitwerking op de verbeelding de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' en een aanduiding voor een op- en afstaplocatie in de Prinsengracht, waarvoor twee ligplaatsen voor woonboten moeten wijken,

overwegende dat:

- in afwijking van de Visie op het Water, het weg-bestemmen en onvrijwillig verplaatsen van woonboten hier als een te zwaar middel wordt gezien om de gestelde doelen te bereiken;
- het doel van meer op- en afstaplocaties kan worden gerealiseerd op het niveau van het hele netwerk, dat via geëigende procedures desgewenst kan worden uitgebreid;
- het doel van meer zicht op en contact met het water ook kan worden bereikt door hantering van de instrumenten voor het 'ontdichten' van drukke rakken,

voorts overwegende dat:

- het rak van de Prinsengracht bij de Noordermarkt behoort tot de drukst bevaren rakken in de binnenstad, waar extra op- en afstaplocaties zorgen voor nog meer vaarbewegingen, met als gevolg meer uitstoot en een verhoogde kans op opstoppen en aanvaringen;
- de concentratie van luchtverontreiniging de grenswaarden weliswaar niet overschrijdt, maar wel kan leiden tot schade aan de gezondheid (GGD 27-2-2012);
- veel bewoners en ondernemers vrezen voor sterke toename van het aantal bezoekers, waardoor de balans tussen bewoners, werkenden en toeristen en daarmee het karakter van de Noordermarkt zou kunnen worden verstoord;
- bij toenemende drukte en druk op de openbare ruimte meer overlast ontstaat en er geen garanties te geven zijn dat deze met handhaving voldoende effectief kan worden tegengaan,

sprekt uit dat:

Een extra op- en afstaplocatie bij de Noordermarkt niet nodig is en het belang van een directe ontsluiting voor grote (rondvaart)boten met bezoekers niet opweegt tegen het belang dat is gediend met een gezond leefklimaat en een buurt in balans.

besluit:

1. De Noordermarkt als bijzondere plek in de regels (art. 8.1. onder a) te schrappen, de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap', alsmede de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie' van de verbeelding te verwijderen en de hieraan gerelateerde artikelen alsmede de toelichting bij het bestemmingsplan dienovereenkomstig aan te passen.
2. De verbeelding te wijzigen door het rak aan de zijde van de Noordermarkt gelegen tussen de Prinsensluis en de Lekkeresluis aan te duiden als 'specifieke vorm van water - ligplaatsen', met als toegestaan aantal ligplaatsen 12, welk aantal tevens als maximum aantal geldt.
3. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen' en gelet op de overwegingen bij dit amendement, de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 3, 10, 11, 17 (betreft de in Bijlage 6 bij de Nota van Beantwoording opgenomen 107 personen), 40, 41, 42, 67, 71 en 74 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren. De zienswijzen 19, 45, 46, 63, 68 en 365 t/m 372 gegrond te verklaren voor zover gericht tegen de op- en afstaplocatie aan de Noordermarkt en voor het overige ongegrond te verklaren overeenkomstig de 'Nota van beantwoording zienswijzen'.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	7
Motie van	De raadsleden Kramer en Van Oostveen (GroenLinks), Lahaise (PvdA) en Duijndam (SP)
Over	Bestemmingsplan Water: Afwijkings- en wijzigingsmogelijkheden op- en afstaplocaties en -voorzieningen
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constaterende dat:

- het ontwerp bestemmingsplan water voorziet in diverse afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden voor het dagelijks bestuur betreffende op- en afstaplocaties en -voorzieningen;
- de raad eerder heeft besloten af te zien van zijn bevoegdheid om t.a.v. dit onderwerp een verklaring van geen bedenkingen af te geven of te weigeren (besluit 21 februari 2012-11),

overwegende dat:

- op- en afstaplocaties en -voorzieningen substantieel van invloed kunnen zijn op de openbare ruimte op de wal en het water, qua ruimtewerking en -beleving en qua inrichting en gebruik;
- de raad bij nader inzien wil beschikken over de mogelijkheid om daar bevoegd uitspraken over te doen;
- het schrappen van de desbetreffende afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden vooralsnog als een te ingrijpend instrument wordt gezien vanwege doorbreking van de gebruikelijke bestemmingsplansystematiek en een al te sterke inperking van de gewenste flexibiliteit;
- het volstaat om het categorieënbesluit van 21 februari te herzien,

spreekt uit dat:

1. De raad in geval van een omgevingsvergunning voor op- en afstaplocaties en -voorzieningen gebruik wil kunnen maken van zijn wettelijke bevoegdheid tot het afgeven (of weigeren) van een verklaring van geen bedenkingen.
2. De raad voornemens is daartoe het 'Besluit tot aanwijzen van categorieën van gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen niet is vereist' als volgt te wijzigen:
 - A6 "Aanpassing van bestaande weg- en waterinfrastructuur met de daarbij behorende voorzieningen, met uitzondering van op- en afstaplocaties en -voorzieningen."

besluit:

Het dagelijks bestuur op te dragen een raadsvoordracht op te stellen tot wijziging van het 'categorieënbesluit' conform de voornemens van de raad.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	8
Amendement van	De raadsleden Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Amstelveld
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constatende dat:

- het Amstelveld in het ontwerp-bestemmingsplan wordt aangemerkt als 'bijzondere plek', met als uitwerking op de verbeelding de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' en een aanduiding voor een op- en afstaplocatie in de Prinsengracht, waarvoor twee ligplaatsen voor woonboten moeten wijken,

overwegende dat:

- in afwijking van de Visie op het Water, het wegbestemmen en onvrijwillig verplaatsen van woonboten hier als een te zwaar instrument wordt gezien om de gestelde doelen te bereiken;
- het doel van meer op- en afstaplocaties reeds wordt bereikt door de aanleg van zo'n voorziening in de Reguliersgracht, tegenover de ingang van de Amstelkerk;
- het doel van meer zicht op en contact met het water ook kan worden bereikt door hantering van de instrumenten voor het 'ontdichten' van drukke rakken,

voorts overwegende dat:

- het wenselijk is, ter bevordering van het (elektrisch) vrachtvervoer over water en ter bevoorrading van de Utrechtsestraat, nog een extra op- en afstapvoorziening te realiseren en wel in de Keizersgracht, tussen Reguliersgracht en Utrechtsestraat,

besluit:

1. Het Amstelveld als bijzondere plek in de regels (art. 8.1. onder a) te schrappen, de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap', alsmede de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie' van de verbeelding te verwijderen en de hieraan gerelateerde artikelen alsmede de toelichting bij het bestemmingsplan dienovereenkomstig aan te passen.
2. De verbeelding te wijzigen door het rak in de Prinsengracht tussen de Reguliersgracht en de Utrechtsestraat aan de zijde van het Amstelveld aan te duiden als 'specifieke vorm van water - ligplaatsen', met als toegestaan aantal ligplaatsen 7, welk aantal tevens als maximum aantal geldt.
3. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen' en gelet op de overwegingen bij dit amendement, de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 21, 61 en 73 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren. De zienswijzen 38, 45, 63, 68 en 365 t/m 372 gegrond te verklaren voor zover gericht tegen de op- en afstaplocatie aan het Amstelveld en voor het overige ongegrond te verklaren overeenkomstig de 'Nota van beantwoording zienswijzen'.
4. Het dagelijks bestuur op te dragen een extra op- en afstaplocatie te zoeken in het rak van de Keizersgracht tussen Reguliersgracht en Utrechtsestraat, en deze te zijner tijd voor te leggen aan de raad.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	9
Amendement van	De raadsleden Van Oostveen, Kramer (GroenLinks), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Financiering
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constatende dat:

- de financiële onderbouwing uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan Water voor de uitvoering van het bestemmingsplan Water uitgaat van financiering ten laste van een geoormerkte reservering van 3 miljoen euro in de algemene reserves,

overwegende dat:

- het gedurende een lange periode, i.c. 10 jaar, reserveren van grote bedragen uit het oogpunt van financieel beheer en effectieve besteding niet altijd wenselijk is;

- de uitgaven per jaar in casu sterk kunnen variëren, vanwege het vrijwillige karakter van diverse maatregelen, zoals het 'ontdichten' van drukke rakken en het verplaatsen van boten gelegen binnen een afstand van 10 meter tot een historische brug, en deze verplaatsingen uitsluitend mogelijk zijn na wijziging daartoe van het bestemmingsplan;
- de verplaatsingen van boten naar alternatieve ligplaatsen daardoor niet als recht direct in het bestemmingsplan zijn opgenomen en om die reden niet rechtstreeks bepalend zijn voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan;
- de nieuwe op- en afstaplocaties die in het plan zijn opgenomen als nieuwe ontwikkeling aangemerkt dienen te worden, waarmee bij de economische uitvoerbaarheid rekening gehouden dient te worden;
- daarnaast rekening gehouden moet worden met aangegane verplichtingen ter zake van verplaatsingen en (her)inrichting van ligplaatsen ten behoeve van zes woonboten,

voorts overwegende dat:

- per jaar door de raad bij de vaststelling van de begroting zal worden gezien of en hoeveel middelen beschikbaar gesteld zullen worden voor de uitvoering van het verplaatsen van boten uit drukke rakken of vanaf orde-1 bruggen;
- duidelijk moet zijn welke middelen in 2013 beschikbaar komen voor verplaatsingen, herinrichting van ligplaatsen en op- en afstaplocaties;
- de financiële raming van uitvoeringsuitgaven correctie behoeft ingevolge wijziging van de toelichting bij het bestemmingsplan door de raad,

besluit:

1. De reservering voor de uitvoering van het bestemmingsplan zoals aangegeven in de brief van 15 mei 2012 onder II, ad € 2.755.000, te schrappen.
2. Een bedrag ad € 330.000 op te nemen in de komende (gewijzigde) begroting t.b.v. overeengekomen verplaatsingen en (her)inrichting van ligplaatsen.
3. Een bedrag van € 240.000 op te nemen in de komende (gewijzigde) begroting t.b.v. de in het bestemmingsplan Water opgenomen op- en afstaplocaties.
4. Een bedrag van € 220.000 op te nemen in de komende (gewijzigde) begroting t.b.v. vier verplaatsingen uit drukke rakken of van orde-1 bruggen.
5. Paragraaf 10.3 Financiering, bij het bestemmingsplan Water aan te passen, zoals uitgewerkt in de bij dit amendement behorende bijlage.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Bijlage: Toelichting Bestemmingsplan Water

10.3 Financiering

Artikel 3.1.6 lid 1 sub f. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in de voorbereiding van een bestemmingsplan de economische uitvoerbaarheid inzichtelijk dient te worden gemaakt. Indien het bestemmingsplan voorziet in uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Dit bestemmingsplan voorziet in uitvoering van werken door het stadsdeel. Op- en afstaplocaties en alternatieve ligplaatsen worden mogelijk gemaakt.

Wat betreft de kosten die gepaard gaan met het feitelijke verplaatsen van boten naar alternatieve ligplaatsen alsmede de kosten voor aanleg van en aansluiting op de nutsvoorzieningen van woonboten/ niet varende bedrijfsvaartuigen worden deze door het stadsdeel gedragen als het gaat om verplaatsingen van:

1. De woonboot die is wegbestemd aan de Snoekjesgracht;
2. De verplaatsing van twee woonboten (Fingerd en De Verloren Wind) vanaf de wissellocatie aan de Marinierskade;
3. De verplaatsing van één woonboot vanaf de Plantage Kerklaan 220;

4. De verplaatsing van twee woonboten aan de Plantage Kerklaan naar hun nieuwe ligplaats die is voorzien in het bestemmingsplan Water in de Nieuwe Vaart.

Voor deze verplaatsingen geldt dat deze op korte termijn uitgevoerd dienen te worden en het geld daarvoor (€ 330.000,--) op korte termijn beschikbaar dient te zijn. Hiervoor dient een reservering te worden gemaakt in de begroting. Het bestemmingsplan maakt daarnaast verplaatsingen mogelijk van boten op basis van vrijwilligheid vanuit een in het bestemmingsplan aangewezen druk rak naar een alternatieve ligplaats en verplaatsingen van boten uit een rak waarin boten zijn gelegen binnen een afstand van 10 meter tot een historische brug.

Aan de uitvoering van dergelijke verplaatsingen dient een wijziging van het bestemmingsplan (in de aantallen en/of het aanduidingsvlak voor ligplaatsen) vooraf te gaan. Omdat op dit moment niet verwacht wordt dat in grote getale van deze mogelijkheden gebruik gemaakt zal worden, zal op de begroting van 2013 geld gereserveerd worden om de verplaatsing van vier woonboten mogelijk te maken. Daarmee is een bedrag gemoeid van €220.000,--. Daarna zal jaarlijks door de raad worden bezien of het nodig is om, en zo ja, hoeveel financiële middelen gereserveerd kunnen worden waarmee uitvoering kan worden gegeven aan de doelstellingen van het bestemmingsplan inzake het verplaatsen van boten uit drukke rakken en boten uit rakken waarin boten zijn gelegen binnen 10 meter afstand tot een historische brug. Voor de volgende jaren zal het dagelijks bestuur aan de raad financieringsvoorstellen doen voor andere verplaatsingen. De kosten die gepaard gaan met andere verplaatsingen op vrijwillige basis dan uit een druk rak of uit een rak met boten bij een historische brug dienen door de betreffende eigenaar van de te verplaatsen boot gedragen te worden.

Daarnaast bevat het bestemmingsplan 18 nieuwe locaties voor op- en afstapvoorzieningen. Hiervan zijn er vijf op basis van projectbesluiten gerealiseerd. Daarnaast is een op- en afstapvoorziening particulier gefinancierd en brengt het bestemmingsplan Water nog kosten voor 12 nieuwe op- en afstaplocaties met zich mee. De kosten voor de uitvoering van deze 12 op- en afstapvoorzieningen worden eveneens opgenomen in de begroting voor 2013. Daarmee is een bedrag gemoeid van €240.000,--.

Daarnaast kunnen er kosten gemoeid zijn met het treffen van fysieke maatregelen om de doorstroming van het water te bevorderen. Deze kosten zijn echter niet direct een gevolg van het bestemmingsplan Water.

Het dagelijks bestuur zal de raad voorstellen op de begroting van 2013 voor de uitvoering van het bestemmingsplan Water een bedrag van € 790.000,-- op te nemen. Gelet hierop is dit bestemmingsplan financieel en economisch uitvoerbaar.

Ingediend onder nummer	10
Amendement van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP), Kramer en Van Oostveen (GL), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan water: wijzigen afwijkingsbevoegdheid
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de deelraad het volgende besluit neemt:

de raad van het Stadsdeel Centrum,

Constaterende:

- dat in artikel 4.3 van de regels (bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels) onder 4.3.4 voor de op- en afstapvoorzieningen een afwijkingsbevoegdheid is opgenomen;
- dat het dagelijks bestuur in afwijking van het bepaalde in artikel 1.43 in geval van een omgevingsvergunning, mag afwijken van de maximale maatvoering van een op- en afstapvoorziening tot maximaal 10 afmeerpalen en/of een grotere entreeplank tot maximaal 2 m², al dan niet in combinatie met een steiger,

overwegende:

- dat dit tot gevolg heeft dat het ontwerpbestemmingsplan het mogelijk maakt dat de op- en afstapvoorzieningen in de loop van de tijd kunnen worden vergroot en niet volledig valt uit te sluiten dat ook een steiger kan worden gebouwd met ruimte voor bouwwerken;

- dat deze binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, beperkt dient te blijven tot het afwijken van het aantal afmeerpalen en/of een grotere entreeplank en in geen geval ten behoeve van steigers kan worden aangewend;
- dat ter meerdere zekerheid daarvan de planregels dienen te worden aangepast door aan de tekst van artikel 4.3.4 toe te voegen dat alleen kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 1.43 onder a, zodat de afwijking niet kan worden gebruikt ten behoeve van een afwijking van artikel 1.43 onder b,

besluit

1. In artikel 4.3 van de Regels (bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels) onder 4.3.4 na de passage "het bepaalde in artikel 1.43" toe te voegen de tekst: "onder a."
2. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen', de beantwoording op dit onderdeel van de zienswijzen van de adressanten van zienswijze 17 (genoemd in bijlage 6 bij de Nota van beantwoording zienswijzen) niet over te nemen en de zienswijze op het betreffende onderdeel gegrond te verklaren.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	11
Motie van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP)
Over	Bestemmingsplan Water: expertmeeting waterberging en doorstroming
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van het Stadsdeel Centrum,

Constaterende:

- dat onduidelijkheid bestaat over het effect van de aanwezigheid van (woon)boten op de waterberging en de doorstroming in een bepaald rak,

overwegende:

- dat deze onduidelijkheid kan leiden tot nadelige gevolgen voor (woon)boten in het gebied met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied',

besluit:

1. Het dagelijks bestuur te verzoeken in september 2012 een expertmeeting te organiseren met als doel duidelijkheid te krijgen over het effect van de aanwezigheid van (woon)boten met betrekking tot waterberging en doorstroming.
2. Afhankelijk van de uitkomst van deze expertmeeting het bestemmingsplan Water waar nodig aan te passen.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	12
Amendement van	De raadsleden Duijndam, Icke (SP), Lahaise (PvdA), Kramer, Van Oostveen (GL) en Kleinpaste (D66)
Over	Bestemmingsplan water: geen alternatieve locaties in Kattenburgervaart
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende:

- dat het ontwerpbestemmingsplan water uitgaat van 55 te verplaatsen woonboten, te weten: 5 verplichte verplaatsingen; 18 vrijwillige verplaatsingen uit de drukkere rakken; 29 vrijwillige verplaatsingen om historische bruggen vrij te houden en 3 reeds toegezegde verplaatsingen;
- dat in het conceptbestemmingsplan water 40 tot 79 alternatieve locaties voor woonboten zijn opgenomen;
- dat er meer alternatieve locaties zijn dan te verplaatsen boten,

voorts overwegende:

- dat de doodlopende Kattenburgervaart gelegen is in een uitzonderlijk stille en groene woonbuurt, mede vanwege het ontbreken van straten en autoverkeer langs de vaart;
- dat de Kattenburgervaart vanwege het bijzondere karakter van deze vaart met zijn groene oevers, die intensief voor recreatie door buurtbewoners worden gebruikt, in een dichtbebouwde woonwijk minder geschikt is als woonbootlocatie;
- dat de ambitie om een groot aantal woonboten binnen afzienbare tijd – de termijn van dit bestemmingsplan – uit de binnenstad naar de Oostelijke Eilanden te verplaatsen door enkele amendementen naar beneden kan worden bijgesteld;
- dat gezien de vrijwilligheid van overige verplaatsingen niet te verwachten valt dat alle alternatieve ligplaatsen de komende tien jaar – de looptijd van het bestemmingsplan – nodig zijn,

besluit:

1. Op de verbeelding de aanduidingsvlakken met de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaatsen' in de Kattenburgervaart te schrappen.
2. De tekst van de toelichting als gevolg van besluitonderdeel I dienovereenkomstig aan te passen.
3. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen', de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 7, 23, 24, 34, 51, 83 t/m 311, 312 t/m 337 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren.
4. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen', de beantwoording van zienswijze van adressant met nummer 36 niet over te nemen, voor wat betreft de beantwoording van de zienswijze over de Kattenburgervaart, de zienswijze gericht tegen de ligplaatsen in de Kattenburgervaart gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	13
Amendement van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP), Van Lissum en Mensink (VVD), Lahaise (PvdA), Kleinpaste (D66), Van Oostveen en Kramer (GL)
Over	Bestemmingsplan water: oplossen van nautisch onwenselijke situatie in de knik van de Prinsengracht
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende:

- dat de knik in de Prinsengracht onder de Westertoren nautisch een niet optimale situatie is doordat er een aanlegsteiger is gesitueerd;
- dat door de voorgenomen aanpassing van de steiger de situatie ter plekke enigszins verbetert, maar dat deze nog steeds niet optimaal is waardoor gevaar voor aanvaring met varende schepen, de wal en de woonboten blijft bestaan (zie advies Waternet d.d. 31-3-2011: bijlage 1);
- dat er ondanks de verwijdering van 7 woonboten in het rak tussen de Rozengracht en Leliegracht er maar 1 op- en afstapvoorziening voor het Anne Frankhuis gerealiseerd is;
- dat er in bovengenoemd rak behoefte is aan een op- en afstapvoorziening waar 2 boten tegelijk aan kunnen leggen;

- dat een verlenging van de huidige op- en afstapvoorziening van 10 meter al voldoende is om 2 schepen aan te kunnen laten leggen;
- dat hiermee de noodzaak voor de verlengde steiger in de knik komt te vervallen;
- dat er bovendien in de Keizersgracht ten noorden van het homomonument aan de even zijde een afmeervoorziening gepland is van waaruit het Anne Frankhuis ook goed bereikbaar is;
- dat er aanvullend onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit en een onderzoek door Waternet naar de nautische aanvaardbaarheid van de verlenging. In beide onderzoeken wordt de conclusie getrokken dat er geen bezwaren zijn tegen de verlenging (zie bijlage 2 en N001-1206256ENI-kwe-V01-NL 22-6.pdf),

besluit:

1. Op de verbeelding het aanduidingsvlak 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' in de Prinsengracht voor het Anne Frankhuis te verlengen met 10 meter en de toelichting daarop aan te passen.
2. Op de verbeelding het aanduidingsvlak 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' in de knik van de Prinsengracht onder de Westertoren te schrappen, alsmede op de verbeelding het aanduidingsvlak 'steiger' te verkleinen, door het gedeelte van de steiger dat dient als verlenging van de kademuur (ter hoogte van Prinsengracht 277b) van de verbeelding te schrappen en de toelichting daarop aan te passen.
3. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen' en gelet op de overwegingen bij dit amendement, de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 31, 37 en 52 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Bijlage 1

Brief Waternet d.d. 31 maart 2011

De in de tekeningen aangegeven optie vormt een verbetering t.o.v. de bestaande situatie. Het is echter niet de gewenste situatie zoals in eerdere adviezen is aangegeven.

Allereerst is het belangrijk vast te stellen of de steiger een openbaar karakter krijgt of alleen gebruikt mag worden door Canal Company. De steiger kan ook alleen worden gebruikt door vaartuigen die varen in de Noord-Zuidrichting. Deze vaartuigen moeten bij het aanmeren telkens de vaarweg kruisen, omdat dit nu ook de praktijk is en de overige scheepvaart daarmee bekend, lijkt dat geen probleem. Als een rondvaartboot op de steiger ligt dan zal zijn voorschip voorbij de knik uitsteken in de vaarweg. Het is aan de hand van de tekeningen en onderzoek ter plaatse niet geheel vast te stellen hoever dit zal zijn.

We hebben op enkele rondvaartboten de afstand gemeten tussen voorschip t/m de toegangsdeur. De grootste gemeten afstand bleek 5,40 meter. Een rondvaartboot dat ligplaats neemt zal ten minste 1,50 meter voorbij het driehoekssteiger uitsteken en daarmee circa 6 meter uit de kade in de vaarweg komen. In de praktijk kan dit nog verder zijn.

Als er verder geen opties mogelijk zijn, en we voorwaarden aan het uitsteken van de vaartuigen kunnen opleggen, dan achten wij het voorstel acceptabel.

Bijlage 2

Op verzoek van Q. Niessen van Stadsdeel Amsterdam Centrum heb ik het idee van enkele raadsleden onderzocht voor een uitbreiding in de lengte van het geplande op en afstap steiger t.b.v. bezoekers van het Anne Frankhuis.

Volgens het huidige plan wordt er een deel van de kade gereserveerd van 40 meter voor het op en afstappen van passagiers. De locatie kan voor schepen uit zowel noordelijke als zuidelijke richting worden bezocht.

In het bijgeleverde palenplan (schets) was een ruimte gereserveerd van 8 meter ruimte voor de voorschepen van passagiersschepen die ligplaats willen nemen. Vervolgens 2.5 m voorziening voor de passagiers om in en uit te stappen en op 6 respectievelijk 12 meter een paal t.v.b. de kade muur.

Nautisch is het geen bezwaar om de op en afstap locatie uit te breiden naar 50 meter indien het volgende in acht wordt genomen.

De voorziening kan worden aangebracht tussen de grens van perceel Prinsengracht 247-249 (ten zuiden van de drenkelingentrap) tot 50 meter in zuidelijke richting dat t/m 2 meter van de gevel van het Anne Frankhuis.

(Zie bijgeleverde tekening)

De locatie komt op voldoende afstand van de in- uitvaart van de leliegracht.

Maatgevende schepen uit de Bloemgracht (18 meter lengte) met noordelijke bestemming kunnen deze ook met enige voorzorg uitvaren.

Ter hoogte van Prinsengracht 251 zullen de passagiersschepen met hun voorschepen aanmeren. Deze locatie is overzichtelijk en met eenvoudige manoeuvres voor de schepen te bereiken zodat er zo min mogelijk gemanoeuvreed (overlast) hoeft te worden.

De in het palenplan (schets) ruimte van 8 meter acht ik onvoldoende ruimte voor de voorschepen van twee rondvaartboten. Uit onderzoek bleek dat bij type Amsterdamse rondvaartboten de afstand tussen het voorschip en de toegang tot de accommodatie 5.40 meter afstand kan zijn. Ik adviseer om ten minste een afstand van 12 meter aan te houden voor de voorschepen van de rondvaartboten.

Notitie

Contactpersoon ir. Liesbeth Maltha-Nix

Datum 21 juni 2012

Kenmerk N001-1206256ENI-kwe-V01-NL

Aanvullende luchtkwaliteitsberekening BP Water

De gemeente Amsterdam, Stadsdeel Centrum werkt aan het opstellen van het Bestemmingsplan Water (verder BP Water genoemd). Het BP Water maakt het mogelijk om op meer plekken in de Amsterdamse grachten op- en afstaplocaties te realiseren voor professioneel personen- en goederenvervoer. Ten behoeve van het bestemmingsplan heeft Tauw in april 2012 het benodigde luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (rapportage met kenmerk R001-1206256ENI-rlk-V02-NL, 23 april 2012). In het luchtkwaliteitonderzoek is de totale luchtkwaliteit en het effect van aan- en afmerende schepen op vijf maatgevende locaties met op- en afstapvoorzieningen in kaart gebracht. Als aanvulling op dit onderzoek heeft Tauw nu een extra berekening uitgevoerd voor de locatie ter hoogte van het Anne Frankhuis. De achtergrond en doel, aanpak en uitgangspunten en resultaten van deze aanvullende berekening worden in deze notitie samengevat.

1 Achtergrond en doel aanvullende berekening

Momenteel zijn er twee op- en afstapvoorzieningen nabij het Anne Frankhuis en de Westertoren. Het idee bestaat om de locatie ter hoogte van Prinsengracht 261A ('locatie 4' in het luchtkwaliteitonderzoek) dusdanig te veranderen dat deze van twee kanten af tegelijkertijd gebruikt kan worden voor twee rondvaartboten. Daarmee zou de locatie bij nummer 277 komen te vervallen. Nautisch gezien is er geen bezwaar tegen deze optie.

Aan Tauw is gevraagd in kaart te brengen wat de bijdrage van de aan- en afmerende schepen aan de luchtkwaliteit wordt in het geval er twee boten tegelijkertijd kunnen gaan aan- en afmeren bij de op- en afstapvoorziening. Op basis van deze nieuwe berekening en de resultaten van het onderzoek uit april 2012 kan dan een inschatting gemaakt worden of de aanpassing zal leiden tot wettelijke knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit.

Opgemerkt wordt dat het vervallen van de andere op- en afstapvoorziening zal leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit ter plekke, omdat daar geen boten meer zullen aan- en afmeren. Met dit positieve effect is bij deze aanvullende berekening geen rekening gehouden.

2 Aanpak en uitgangspunten

Onderstaand wordt ingegaan op de algemene uitgangspunten van de berekening, de wijze waarop is bepaald hoeveel emissie er vrijkomt bij het aan- en afmeren en de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de verspreidingsberekening.

2.1 Algemene uitgangspunten

Bij de aanvullende berekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De bestaande locatie 'nummer 4' (zie bijlage 1 voor ligging in Amsterdam) wordt verlengd richting het noorden
- Er kunnen bij de verlengde op- en afstapvoorziening straks twee boten tegelijk aan- en afmeren, waarbij de boten dan met de neuzen tegen elkaar aan liggen
- Uitgaande van steeds twee boten die tegelijk aanmeren en een gemiddelde duur van zeven minuten per boot voor aanleggen, stilliggen en wegvaren, kunnen er per uur maximaal 17 boten aanmeren
- Er is uitgegaan van de volgende boten die aan- en afmeren:
 - Rondvaartboten
 - Groepsboten voor Anne Frankhuis, maximaal acht per dag (gegevens gemeente Amsterdam). Aangenomen is dat al deze boten op diesel varen (worst case)
 - Lijndiensten. Hiervan vaart ongeveer de helft op aardgas (gegevens gemeente Amsterdam)
 - Elektrische sloepen, in piekmomenten drie per uur (elke 20 minuten)

Op basis van bovenstaande gegevens is uitgegaan van drie elektrische sloepen per uur (geen emissie) en één groepsboot per uur voor het Anne Frankhuis op diesel. De resterende 13 boten per uur zijn aangenomen lijndienstboten te zijn, waarvan de helft op aardgas en de helft op diesel vaart.

2.2 Omvang van de emissie

De totale emissie die op een dag vrijkomt bij de op- en afstaplocatie ten gevolge van het aan- en afmeren is bepaald op basis van de volgende uitgangspunten:

- Elk uur meren er het maximum aantal van 17 boten aan, waarvan drie elektrisch en één groepsboot voor het Anne Frankhuis op diesel. Van de overige 13 boten vaart de helft op diesel en de helft op aardgas
- In de zomer wordt gedurende 10 uur per dag aangemeerd (van 09.00 tot 19.00 uur) en in de winter gedurende zeven uur (van 10.00 tot 17.00 uur)
- Het totale aan- en afmeren duurt gemiddeld zeven minuten per boot (realistische tijdsduur). Aangenomen wordt dat het aanmeren maximaal één minuut duurt, de boot dan minimaal vijf minuten stil ligt en dat het weer afmeren en wegvaren ook maximaal één minuut duurt

- Voor het bepalen van de gemiddelde emissie per uur is als basis uitgegaan van de emissiefactoren per uur voor varende rondvaartboten op diesel en aardgas, zoals in het bestand van Waternet bepaald is voor 2009/2010. Deze emissiefactoren volgen uit wettelijke emissienormen in g/kWh en zijn gebaseerd op het vermogen, brandstoftype en een gemiddeld motorverbruik voor varende schepen. Het gaat om de volgende emissiefactoren:
 - Boten op diesel: een emissie van 161 g/uur voor NO_x en 15 g/uur voor PM₁₀
 - Boten op aardgas (CNG): een emissie van 31 g/uur voor NO_x, geen emissie voor PM₁₀
- Bovenstaande emissiefactoren zijn aangepast voor het aan- en afmeren en het stilliggen, om rekening te kunnen houden met de volgende aspecten:
 - Het gemiddelde motorverbruik is tijdens het stilliggen lager dan waar bij varende schepen vanuit kan worden gegaan, en juist hoger tijdens het aan- en afmeren. Uitgangspunt is dat een stilliggende boot 10 % van zijn motorvermogen gebruikt en een aan- of afmerende boot 80 % van zijn vermogen. Bij meer vermogen wordt meer energie verbruikt, waardoor de emissie per uur toeneemt. Bij minder vermogen werkt dit andersom. De emissie behorende bij varende schepen is hierop gecorrigeerd
 - Aan de andere kant neemt de emissie per kWh (dus de emissie per geleverde hoeveelheid energie) toe als een motor maar voor 10 % van het vermogen gebruikt wordt (bij het stilliggen). Wat de toename is, is niet bekend. Voor stilliggende schepen wordt uitgegaan van een toename van 17 % van de emissie per kWh voor NO_x en een toename van 32 % van de emissie per kWh voor PM₁₀. Deze ophoging wordt ook wel gehanteerd voor de emissie van stilliggende binnenvaartschepen in sluizen
- Door de aldus bepaalde emissiefactoren per uur voor het aanmeren, stilliggen en wegvaren te vermenigvuldigen met het aantal uur op een dag dat die activiteiten ook daadwerkelijk plaatsvinden, is de totale emissie per dag bepaald
- De emissie per dag is vervolgens gedeeld door het aantal uren waarop de emissie plaats kan vinden (10 uur in de zomer en zeven uur in de winter) om te komen tot een gemiddelde emissie per uur die gedurende de totale bedrijfstijd per dag voorkomt. Deze emissie per uur is gehanteerd bij de verspreidingsberekeningen

Onderstaande tabel 2.1 geeft het overzicht. Zoals aangegeven komen de emissies in de zomer vrij tussen 09.00 uur en 19.00 uur en in de winter tussen 10.00 uur en 17.00 uur.

Tabel 2.1 Omvang vrijkomende emissies

	Zomer			Winter		
	Aanmeren	Stilliggen	Wegvaren	Aanmeren	Stilliggen	Wegvaren
Gemiddelde emissie NOx (g/uur), per boot	230	34	230	230	34	230
Gemiddelde emissie PM10 (g/uur), per boot	18	3	18	18	3	18
Minuten per dag met emissie, per boot	1	5	1	1	5	1
Aantal boten per dag met emissie	140	140	140	98	98	98
Emissie NOx (g/dag)	537	393	537	376	275	376
Emissie PM10 (g/dag)	43	35	43	30	25	30

2.3 Uitgangspunten verspreidingsberekeningen

De bijdrage van de aan- en afmerende boten is berekend ter hoogte van de woonboten. De verspreiding van de vrijkomende emissies bij het aan- en afmeren en het stilliggen is in analogie met het onderzoek uit april 2012 gemodelleerd met het Nieuw Nationaal Model, bedoeld voor het uur bij uur modelleren van de verspreiding van puntemissies. Met dit model kan de emissie die vrijkomt tijdens het aanmeren, stilliggen en weer wegvaren verdeeld worden over meerdere puntbronnen met verschillende emissieomvang, zodat het proces van aan- en afmeren zo goed mogelijk benaderd wordt.

Bij de modellering in het Nieuw Nationaal Model is de gemiddelde emissie per uur verspreid over in totaal vijf emissiepunten per boot: twee emissiepunten voor het aanmeren, één emissiepunt voor het stilliggen en twee emissiepunten voor het afmeren. Omdat het om twee boten gaat is het totaal aantal emissiepunten in de berekening 10.

Voor de totale emissieduur per jaar is bij de modellering uitgegaan van een zomerperiode van 21 maart tot 21 september (emissie tussen 09.00 uur en 19.00 uur) en een winterperiode van 21 september tot 21 maart (emissie van 10.00 uur tot 17.00 uur). Er is uitgegaan van 7 % directe NO₂, zoals ook gehanteerd wordt bij zware vrachtauto's. De terreinruwheid is met behulp van het model bepaald. Bijlage 2 geeft de rekenjournaals van de berekening.

3 Resultaten

Tabel 3.1 toont de resultaten voor 2012, 2015 en 2020. Het betreft de concentraties ter hoogte van de woonboten aan de overkant. In de tabel is te zien wat de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het wegverkeer en de doorgaande schepen is, zoals die volgt uit het onderzoek van april 2012.

In de laatste kolom is de bijdrage van de aan- en afmerende schepen weergegeven zoals die volgt uit de nu uitgevoerde aanvullende berekening. Deze bijdrage is afgelezen uit de contouren die volgen uit de berekeningen. Deze zijn opgenomen in bijlage 3.

Tabel 3.1 Resultaten berekeningen (jaargemiddelde concentratie, in $\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zonder toepassing zeezoutcorrectie)

		NO ₂			PM10		
		2012	2015	2020	2012	2015	2020
Onderzoek april 2012	Achtergrond	33,8	31,1	25,7	28,4	27,4	26,0
	Bijdrage wegverkeer (eigen zijde)	1,4	1,2	0,6	0,3	0,2	0,3
	Bijdrage wegverkeer (overkant)	0,3	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1
	Bijdrage doorgaande schepen	2,4	2,3	2,5	0,6	0,4	0,5
Extra berekening	Bijdrage aan- en afmerende schepen	3,5	3,5	3,5	0,6	0,6	0,6
	Totaal	41,4	38,3	32,4	29,9	28,6	27,5

Beschouwing resultaten

Uit tabel 3.1 blijkt dat als rekening wordt gehouden met twee boten die tegelijk kunnen aan- en afmeren, tijdig wordt voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden uit de 'Wet luchtkwaliteit' (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM10 en NO₂, waarbij de grenswaarde voor NO₂ vanaf 1 januari 2015 van kracht wordt). Dit volgt uit de optelsom van de achtergrondconcentratie, de bijdrage van het wegverkeer, de bijdrage van de doorgaande schepen en de opnieuw berekende bijdrage van de aan- en afmerende schepen.

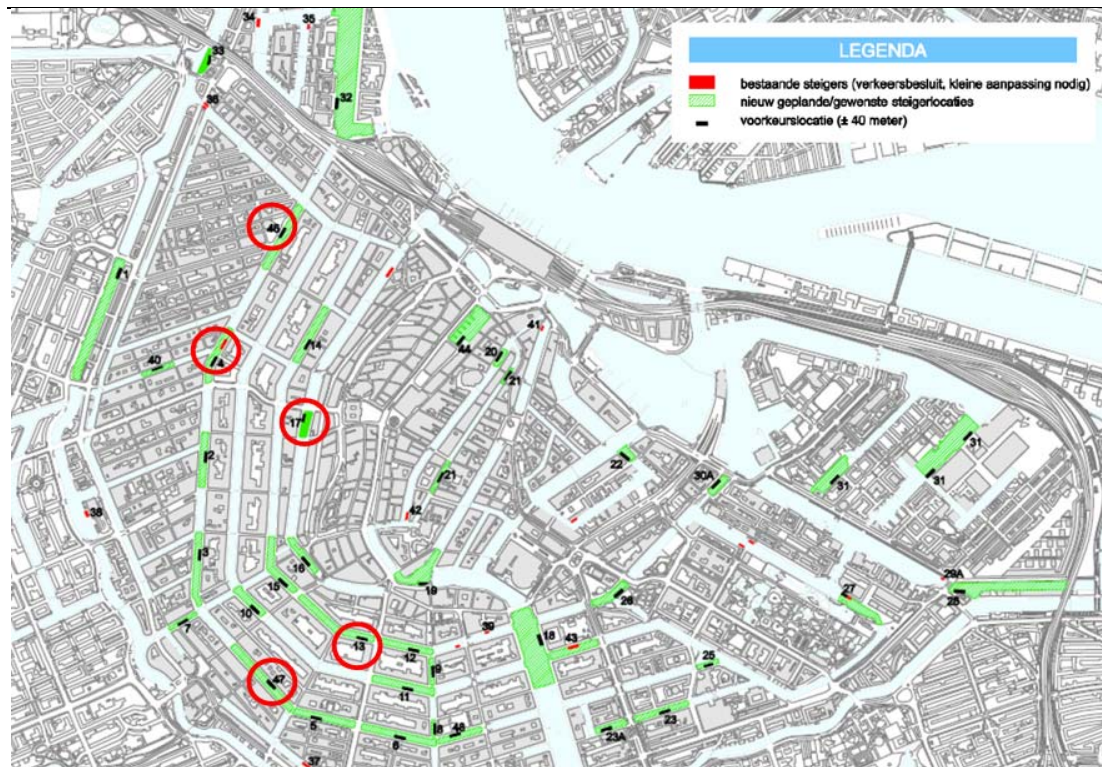
Met betrekking tot het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ van 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, geldt dat deze onder de maximale toegestane 18 keer per jaar blijft. Dit volgt uit de formule voor het omrekenen van jaargemiddelde naar uurgemiddelde concentraties zoals opgenomen in bijlage 1 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, maar het volgt ook uit de individuele rekenresultaten. Voor PM10 geldt dat bij een jaargemiddelde concentratie van maximaal 32,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (zonder toepassing van de zeezoutcorrectie) de grenswaarde voor het aantal dagoverschrijdingen niet wordt overschreden (zie bijlage 1 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007). Uit de resultaten blijkt dat de totale berekende concentratie nergens boven de 32,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ uitkomt. Daarom kan geconcludeerd worden dat ook de daggemiddelde grenswaarde niet wordt overschreden. Dit volgt ook uit de individuele rekenresultaten.

Opgemerkt wordt dat is uitgegaan van worst case uitgangspunten en dat de luchtkwaliteit verbetert op de locatie waar de op- en afstapvoorziening wordt verwijderd.

Kenmerk N001-1206256ENI-kwe-V01-NL

Bijlage 1

Locatie op- en afstapvoorzieningen



Figuur B1.1 Geselecteerde locaties bij onderzoek in april; de extra berekening is uitgevoerd nabij locatie 4

Bijlage 2

Rekenjournaals aanvullende berekening

KEMA STACKS VERSIE 2012.1

Release 10 mei 2012

Stof-identificatie: NO2

start datum/tijd: 18-6-2012 11:40:56

datum/tijd journaal bestand: 18-6-2012 12:09:15

GASDEPOSITIE- EN CONCENTRATIE-BEREKENING

BEREKENINGRESULTATEN

Geen percentielen berekend

Berekening uitgevoerd met alle meteo uit Presrm!

Meteo Schiphol en Eindhoven, vertaald naar locatiespecifieke meteo

De locatie waarop de achtergrondconcentratie (en meteo) is bepaald : 121500 488500

De basis-meteorologie EN afgeleide meteo (u*, L etc) is via de PreSRM verkregen

opgegeven emissie-bestand D:\Kema_Stacks\inputlemis.dat

Bron(nen)-bijdragen PLUS achtergrondconcentraties berekend!

Generieke Concentraties van Nederland (GCN) gebruikt

Deze zijn gelezen met de PreSRM module; versie : 1.206

Opgegeven eigen dubbeltellingscorrectie achtergrondconcentraties 0.0000

Windroos-waarden berekend op opgegeven coördinaten: 121500 488500

GCN-waarden in de BLK file per receptorpunt berekend.

Doorgerekende (meteo)periode

Start datum/tijd: 1-1-1995 1:00 h

Eind datum/tijd: 31-12-2004 24:00 h

Prognostische berekeningen met referentie jaar: 2012

Aantal meteo-uren waarmee gerekend is : 87600

De windroos: frekwentie van voorkomen van de windsectoren(uren, %) op receptor-lokatie

met coördinaten: 121500 488500

gem. windsnelheid, neerslagsom en gem. achtergrondconcentraties (ug/m3)

sektor(van-tot) uren % ws neerslag(mm) NO2 O3

1 (-15- 15): 4669.0 5.3 3.4 357.00 24.14 42.86

2 (15- 45): 4851.0 5.5 3.7 228.90 24.45 45.22

3 (45- 75): 7346.0 8.4 3.8 243.30 27.14 38.98

4 (75-105):	6044.0	6.9	3.4	223.85	32.06	28.42
5 (105-135):	5052.0	5.8	3.2	389.70	37.45	23.30
6 (135-165):	6756.0	7.7	3.4	576.40	39.09	20.13
7 (165-195):	8741.0	10.0	4.0	1071.44	36.56	22.59
8 (195-225):	11757.0	13.4	4.5	2012.47	33.87	28.25
9 (225-255):	9862.0	11.3	5.6	1562.76	26.51	40.72
10 (255-285):	8999.0	10.3	4.6	984.44	28.86	44.44
11 (285-315):	7175.0	8.2	4.1	895.19	29.36	49.59
12 (315-345):	6348.0	7.2	3.7	649.54	25.48	48.77
gemiddeld/som:	87600.0		4.1	9195.00	30.7	35.7

lengtegraad: : 5.0

breedtegraad: : 52.0

Bodemvochtigheid-index: 1.00

Albedo (bodemweerskaatsingscoefficient): 0.20

Geen percentielen berekend

Aantal receptorpunten 169

Terreinruwheid receptor gebied [m]: 1.0000

Terreinruwheid [m] op meteolokatie in windgegevens verwerkt

Hoogte berekende concentraties [m]: 1.5

Gemiddelde veldwaarde concentratie [ug/m3]: 0.00000

hoogste gem. concentratiewaarde in het grid: 41.79703

Hoogste uurwaarde concentratie in tijdreeks: 178.34311

Coördinaten (x,y): 120725, 487625

Datum/tijd (yy,mm,dd,hh): 2002 9 5 18

Aantal bronnen : 10

***** Brongegevens van bron : 1

** PUNTBRON ** Aanmeren1 - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120713

Y-positie van de bron [m]: 487609

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm3/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

.....

****Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp****

NO2 fraktie in het rookgas [%] : 7.00

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001323

***** Brongegevens van bron : 2

**** PUNTBRON **** Aanmeren2 - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120722

Y-positie van de bron [m]: 487622

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm3/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

****Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp****

NO2 fraktie in het rookgas [%] : 7.00

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001323

***** Brongegevens van bron : 3

**** PUNTBRON **** stil liggen - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120731

Y-positie van de bron [m]: 487634

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm3/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

****Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp****

NO2 fraktie in het rookgas [%] : 7.00

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000005450
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001933

***** Brongegevens van bron : 4

** PUNTBRON ** Afmeren1 - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120737

Y-positie van de bron [m]: 487649

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp

NO₂ fraktie in het rookgas [%] : 7.00

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001323

***** Brongegevens van bron : 5

** PUNTBRON ** Afmeren2 - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120745

Y-positie van de bron [m]: 487664

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp

NO₂ fraktie in het rookgas [%] : 7.00

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001323

***** Brongegevens van bron : 6

** PUNTBRON ** Aanmeren1 - boot 2

X-positie van de bron [m]: 120750

Y-positie van de bron [m]: 487682

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp

NO₂ fractie in het rookgas [%] : 7.00

Aantal bedrijfsuren: 25550

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001088

***** Brongegevens van bron : 7

** PUNTBRON ** Aanmeren2 - boot 2

X-positie van de bron [m]: 120747

Y-positie van de bron [m]: 487668

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp

NO₂ fractie in het rookgas [%] : 7.00

Aantal bedrijfsuren: 25550

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001088

***** Brongegevens van bron : 8

** PUNTBRON ** stil liggen - boot 2

X-positie van de bron [m]: 120741

Y-positie van de bron [m]: 487653

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001
Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601
Temperatuur rookgassen (K) : 283.00
Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000
Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp
NO₂ fractie in het rookgas [%] : 7.00
Aantal bedrijfsuren: 25550
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)
gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000005450
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001590

***** Brongegevens van bron : 9
** PUNTBRON ** Afmeren1 - boot 2
X-positie van de bron [m]: 120729
Y-positie van de bron [m]: 487642
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001
Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601
Temperatuur rookgassen (K) : 283.00
Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000
Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp
NO₂ fractie in het rookgas [%] : 7.00
Aantal bedrijfsuren: 25550
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)
gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001088

***** Brongegevens van bron : 10
** PUNTBRON ** Afmeren2 - boot 2
X-positie van de bron [m]: 120716
Y-positie van de bron [m]: 487628
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601
Temperatuur rookgassen (K) : 283.00
Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000
Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp
NO2 fraktie in het rookgas [%] : 7.00
Aantal bedrijfsuren: 25550
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)
gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000003730
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000001088

KEMA STACKS VERSIE 2012.1

Release 10 mei 2012

Stof-identificatie: FIJN STOF

start datum/tijd: 18-6-2012 12:09:39

datum/tijd journaal bestand: 18-6-2012 12:37:14

DEELTJESDEPOSITIE- EN CONCENTRATIE-BEREKENING

BEREKENINGRESULTATEN

Geen percentielen berekend

Berekening uitgevoerd met alle meteo uit Presrm!

Meteo Schiphol en Eindhoven, vertaald naar locatiespecifieke meteo

De locatie waarop de achtergrondconcentratie (en meteo) is bepaald : 121500 488500

De basis-meteorologie EN afgeleide meteo (u*, L etc) is via de PreSRM verkregen

opgegeven emissie-bestand D:\Kema_Stacks\input\emis.dat

Bron(nen)-bijdragen PLUS achtergrondconcentraties berekend!

pm10 concentraties en overschrijdingsdagen zijn verminderd met de zeezoutbijdrage per receptorpunt

Generieke Concentraties van Nederland (GCN) gebruikt

Deze zijn gelezen met de PreSRM module; versie : 1.206

Opgegeven eigen dubbeltellingscorrectie achtergrondconcentraties 0.0000

Windroos-waarden berekend op opgegeven coördinaten: 121500 488500

GCN-waarden in de BLK file per receptorpunt berekend.

Doorgerekende (meteo)periode

Start datum/tijd: 1-1-1995 1:00 h

Eind datum/tijd: 31-12-2004 24:00 h

Prognostische berekeningen met referentie jaar: 2012

Aantal meteo-uren waarmee gerekend is : 87600

De windroos: frekwentie van voorkomen van de windsektoren(uren, %) op receptor-lokatie

met coördinaten: 121500 488500

gem. windsnelheid, neerslagsom en gem. achtergrondconcentraties (ug/m3)

sektor(van-tot) uren % ws neerslag(mm) FIJN STOF

1 (-15- 15):	4669.0	5.3	3.4	357.00	22.48
2 (15- 45):	4851.0	5.5	3.7	228.90	25.53
3 (45- 75):	7346.0	8.4	3.8	243.30	28.99
4 (75-105):	6044.0	6.9	3.4	223.85	33.66
5 (105-135):	5052.0	5.8	3.2	389.70	33.67
6 (135-165):	6756.0	7.7	3.4	576.40	30.84
7 (165-195):	8741.0	10.0	4.0	1071.44	28.08
8 (195-225):	11757.0	13.4	4.5	2012.47	25.13
9 (225-255):	9862.0	11.3	5.6	1562.76	24.49
10 (255-285):	8999.0	10.3	4.6	984.44	22.32
11 (285-315):	7175.0	8.2	4.1	895.19	20.85
12 (315-345):	6348.0	7.2	3.7	649.54	20.40
gemiddeld/som: 87600.0			4.1	9195.00	26.1 (zonder zeezoutcorrectie)

lengtegraad: : 5.0

breedtegraad: : 52.0

Bodemvochtigheid-index: 1.00

Albedo (bodemweerskaatsingscoëfficiënt): 0.20

Geen percentielen berekend

Aantal receptorpunten 169

Terreinruwheid receptor gebied [m]: 1.0000

Terreinruwheid [m] op meteolokatie in windgegevens verwerkt

Hoogte berekende concentraties [m]: 1.5

Gemiddelde veldwaarde concentratie [ug/m3]: 27.45293 (excl. zeezoutcorrectie)

hoogste gem. concentratiewaarde in het grid: 28.78847 (excl. zeezoutcorrectie)

Hoogste uurwaarde concentratie in tijdreeks: 304.89133

Coördinaten (x,y): 120600, 487500

Datum/tijd (yy,mm,dd,hh): 1998 1 1 4

Aantal bronnen : 10

***** Brongegevens van bron : 1

** PUNTBON ** Aanmeren1 - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120713
Y-positie van de bron [m]: 487609
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05002
Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602
Temperatuur rookgassen (K) : 283.00
Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000
Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp
Aantal bedrijfsuren: 31070
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)
gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000106

***** Brongegevens van bron : 2
** PUNTBRON ** Aanmeren2 - boot 1
X-positie van de bron [m]: 120722
Y-positie van de bron [m]: 487622
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05002
Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602
Temperatuur rookgassen (K) : 283.00
Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000
Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp
Aantal bedrijfsuren: 31070
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)
gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000106

***** Brongegevens van bron : 3
** PUNTBRON ** stil liggen - boot 1
X-positie van de bron [m]: 120731
Y-positie van de bron [m]: 487634
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

****Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp****

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000490

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000174

***** Brongegevens van bron : 4

**** PUNTBRON **** Afmeren1 - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120737

Y-positie van de bron [m]: 487649

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm3/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

****Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp****

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000106

***** Brongegevens van bron : 5

**** PUNTBRON **** Afmeren2 - boot 1

X-positie van de bron [m]: 120745

Y-positie van de bron [m]: 487664

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm3/s) : 0.05002

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06602

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

****Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp****

Aantal bedrijfsuren: 31070

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000106

***** Brongegevens van bron : 6

** PUNTBRON ** Aanmeren1 - boot 2

X-positie van de bron [m]: 120750

Y-positie van de bron [m]: 487682

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp

Aantal bedrijfsuren: 25550

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000088

***** Brongegevens van bron : 7

** PUNTBRON ** Aanmeren2 - boot 2

X-positie van de bron [m]: 120747

Y-positie van de bron [m]: 487668

Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5

Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00

Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20

Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp

Aantal bedrijfsuren: 25550

(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000088

***** Brongegevens van bron : 8

** PUNTBRON ** stil liggen - boot 2

X-positie van de bron [m]: 120741
Y-positie van de bron [m]: 487653
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001
Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601
Temperatuur rookgassen (K) : 283.00
Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000
Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp
Aantal bedrijfsuren: 25550
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)
gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000490
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000143

***** Brongegevens van bron : 9
** PUNTBRON ** Afmeren1 - boot 2
X-positie van de bron [m]: 120729
Y-positie van de bron [m]: 487642
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001
Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601
Temperatuur rookgassen (K) : 283.00
Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000
Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp
Aantal bedrijfsuren: 25550
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)
gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300
gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000088

***** Brongegevens van bron : 10
** PUNTBRON ** Afmeren2 - boot 2
X-positie van de bron [m]: 120716
Y-positie van de bron [m]: 487628
Schoorsteenhoogte (tov maaiveld) [m]: 1.5
Inw. schoorsteendiameter (top): 1.00
Uitw. schoorsteendiameter (top): 1.20
Gem. volumeflux over bedrijfsuren (Nm³/s) : 0.05001

Gem. uittree snelheid over bedrijfsuren (m/s) : 0.06601

Temperatuur rookgassen (K) : 283.00

Gem. warmte emissie over bedrijfsuren (MW) : 0.000

****Warmte emissie is per uur berekend afh van buitenluchttemp****

Aantal bedrijfsuren: 25550

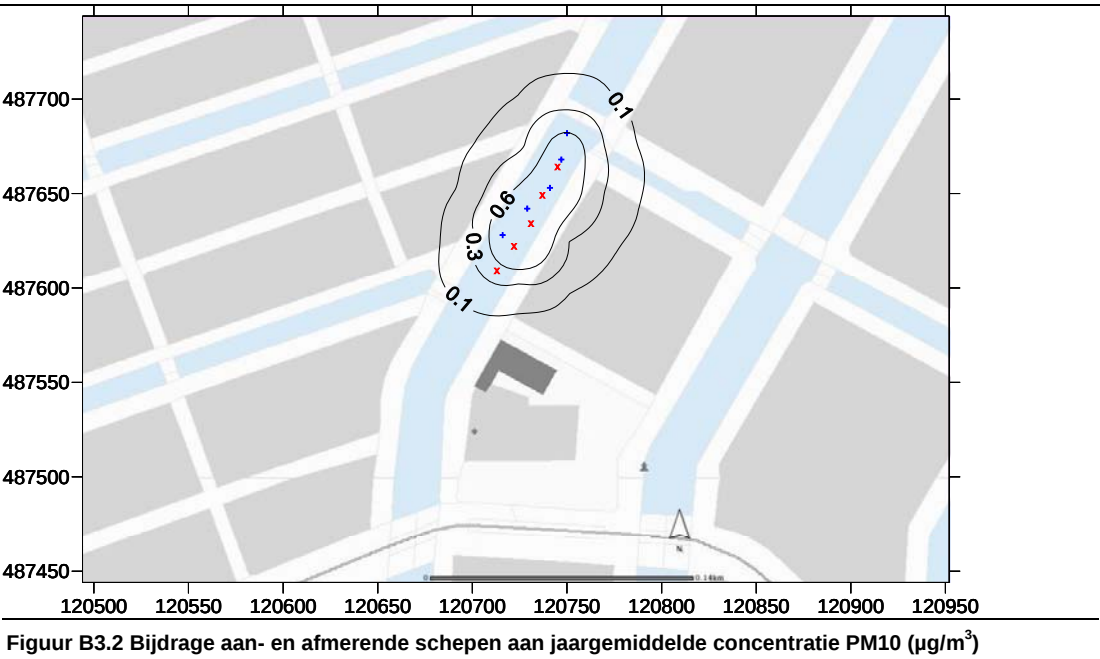
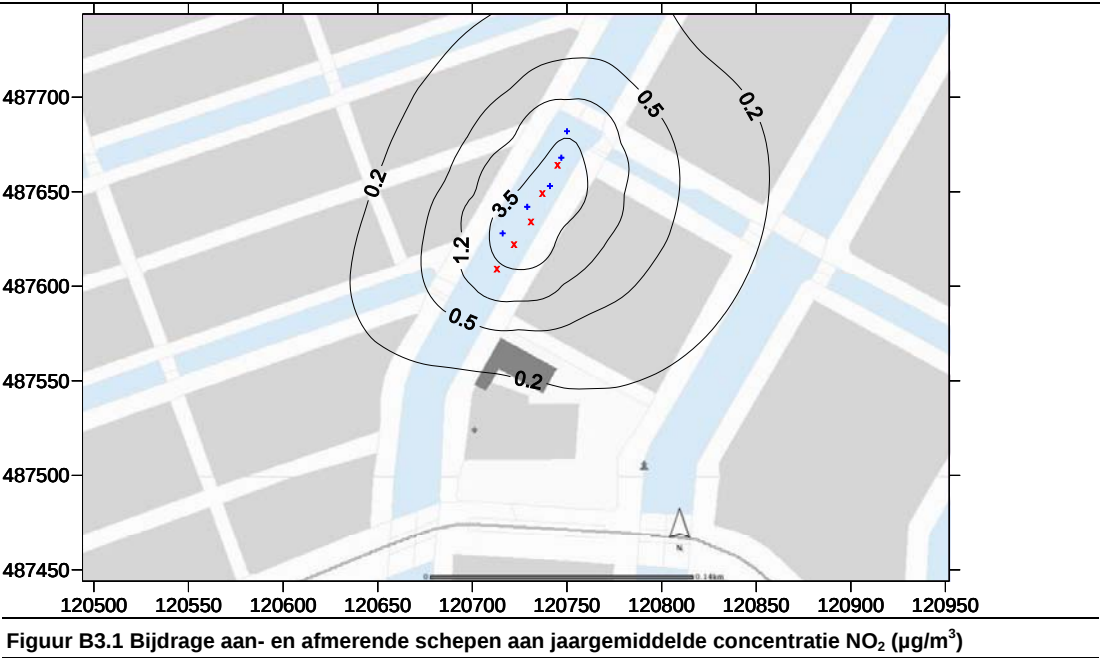
(Bedrijfsuren zijn uren met een emissie > 0)

gemiddelde emissie over bedrijfsuren: (kg/s) 0.000000300

gemiddelde emissie over alle uren: (kg/s) 0.000000088

Bijlage 3

Resultaten in contouren



Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Water

Mei 2012

1. Overzicht personen/instanties

Het ontwerpbestemmingsplan Water heeft van 16 december 2011 tot en met 26 januari 2012 voor een ieder ter inzage gelegen. Op het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan zijn 371 zienswijzen ingediend. De volgende personen/instanties hebben zienswijzen ingediend.

1. dhr. Van Veen
2. Ondernemersvereniging Nieuwmarkt
3. mevr. G. Schuiten
4. dhr. Op de Hoek namens Stichting Tassenmuseum Hendrikje
5. dhr. P. Berkhout
6. dhr. W. Bouman
7. Actiegroep 'De Vaart Blijft Vrij'
8. Actiegroep 'De Vaart Blijft Vrij'
9. dhr. P. Nicolaï namens Amsterdam Wharf B.V. en dhr. R.H. Hooiveld
10. dhr. en mevr. Ingen Housz
11. dhr. N. Ingen Housz
12. dhr. P. Nicolaï namens rederij 't Smitje en Smitje Holding BV
13. dhr. P. Nicolaï namens Rederij Belle B.V.
14. dhr. D.M.P. Reichel
15. dhr. M. Schinkel
16. Classic Boat Dinners dhr. F.A. Bax
17. mevr. E. Unger namens Belangengroep Noordermarkt
18. dhr. N.J.M. Beuk
19. Buurt Zeven (H. Brouwer, R. Oria, H.E. van Nierop, E.A. Willems-Lantinga)
20. C. en S. de Vreeze, mevr. J. Rispens, dhr. A. Wulffers, mevr. G. Hamburger, dhr. R. Lenzen, mevr. K. Marx en dhr. M. Snater.
21. dhr. L.J. den Hollander
22. dhr. J.L.J. Drummen
23. het Eilandenoverleg
24. mevr. A. Groot
25. Canal Company dhr. F. Guttman
26. dhr. F. Hermesdorf
27. mevr. J. Hofland en dhr. S. Zwerver
28. dhr. H.J. Jansen Manenschijn
29. dhr. J.P. Maes
30. Mokum Mariteam
31. dhr. M. en mevr. B. Rijkers
32. mevr. A. Ruijter en dhr. R. van Leeuwen
33. mevr. N. Willebrands en dhr. R. Siewerts van Reesema
34. mevr. L.H. Sperling – Huster
35. Stadgenoot
36. Stichting Bewonersbelangen Oostelijke Eilanden
37. dhr. Goudriaan namens mevr. E. van Vliet en dhr. J.C. van Vliet
38. Vereniging Amstelveld Buurt
39. Vereniging Amsterdamse Rondvaartrederijen
40. dhr. F. Vlaun / Reederij Vlaun
41. dhr. F. Vlaun / Reederij Vlaun
42. mevr. W. Vlaun Rensink
43. Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad
44. Vereniging van Eigenaren De Paerl

45. Werkgroep Water van Wijkcentrum d'Oude Stadt
46. mevr. E.A. Willems – Lantinga
47. mevr. D. Wind
48. dhr. R. Zijnen
49. dhr. D. van Kollum
50. mevr. Nelemans namens Amsterdam House BV
51. dhr. E. Steens
52. J.B. Berns en H.W. Nelck, mede ondertekend door G. Scheepstra, Paolini, P. Oosterwijk, Ritman, F. Bosch, Klots, R. van Heemskerck, Galerie Josine Bokhoven, J.L. Van Vliet, E. van Vliet, J.H. Marsalis, S. Verkerk, G. de Wolff, A. Tervoort, J.J. Tervoort, M. Kouw, G. Stekelenburg, S. Suermondt.
53. mevr. M. de Goede en mevr. T. van Haren
54. mevr. B de Wit en dhr. M. Boom
55. Directieoverleg Amsterdamse Musea
56. mevr. E. Doornhein
57. M.P.H. Groot en R.I. Hutter
58. dhr. F. Heijn en mevr. J. Monster
59. L.M.H. Koekelkoren
60. mevr. R. Krijnen
61. mevr. F. Lemaire en dhr. P. Gosling
62. I.J. Middel namens dhr. P.J.H.M. Luijten
63. Landelijke Woonboten Organisatie
64. C. en S. de Vreeze, mevr. J. Rispens, dhr. A. Wulffers, mevr. G. Hamburger, dhr. R. Lenzen, mevr. K. Marx en dhr. M. Snater.
65. dhr. P. Mattie
66. Museum Geelvinck Hinlopen Huis
67. dhr. G. Visser namens dhr. J. Paalman
68. mevr. A. Pareau Dumont
69. Rederij Der Nederlanden
70. dhr. J.J.W. Lamme namens Rederij Lovers
71. dhr. C.C.G. Spaan
72. dhr. M. ten Cate
73. dhr. B. ter Kuile en mevr. L. Overeem
74. dhr. M. Trapman
75. dhr. C. van Kooten
76. mevr. N.J. van Paridon
77. Vereniging De Nieuwe Vaart
78. Vereniging De Nieuwe Vaart
79. Vereniging De Nieuwe Vaart
80. Vereniging De Nieuwe Vaart
81. dhr. F. Heijn en mevr. J. Monster
82. R. E.S.E. Jonkman
83. S.B. Zantman
84. R. Rodriguez de Aigar
85. L. Krol
86. G. Van der Plasse
87. R. Van Deijl
88. R. Van der Wal
89. E. Van der Hoeven
90. B. Pennings
91. I. Van der Bruk
92. R. Lopez Diaz
93. M.W. Roodenburg

94. L. Alosery
95. P. Bielas
96. V. Jentjeris
97. M.C. Kruidenier
98. M. Springoren
99. J.P.M. Meyssen
100. A.C.B. Zonneveld
101. Rust
102. M. Tirado Mejia
103. L. De Groot
104. Starke
105. Pouw
106. Novitski
107. T. Neleman
108. H. Buis
109. B. Eijgenraam
110. L. Pahnke
111. D.H. Hemrika
112. T. Ruisendaal
113. F. Ebbink
114. N. Haenen
115. Onleesbaar
116. H. Hoffmans
117. J.H. Holshuisen
118. J.W. Roelofs
119. M.C. Bogert
120. E.C. Koeree
121. K. Breen
122. J.M. De Rooy
123. M. De Boer
124. M. Van Dam
125. M. Muurling
126. M.J. Van Wees
127. A.J.M. Van der Kroon
128. M. De Boer
129. M. De Ridder
130. T. Adelaar
131. M.M. Al
132. E. Arntz
133. D. Bakker
134. D. Balk
135. R. Becker
136. J.J. Beele
137. C. van Bensehom
138. A.E. Bergh
139. J. Bloem
140. Fam. Bloem
141. H.J. Bode
142. J. Bos
143. T.J.J. Bos
144. J. Bosgoed
145. J.D. Bosman Bismeijer
146. A.B A. Bosman

147. Verboom
148. R. Breemer
149. G. Brouwer Diets
150. N. Browne
151. D. Bruggeman
152. B. Clappers
153. A.H. Copier
154. J. de Geus van de Wolff
155. J.W. de Heer
156. A.L. de Jel
157. D. de Pee
158. P. Dekker
159. S. Dekker
160. G.T. Dekker
161. A.R. Dias
162. M.J.M. Doodeman
163. A. Dozy
164. Ebert
165. M. Eijkmans
166. M. Fokkinga
167. L.A. Gravenstein
168. A. Griffioen
169. K.P. Hautvast
170. P.C. Hengeveld
171. L. Hogenbirk
172. A. Hoogeveen
173. L. Hulzebosch Ietswaart
174. B. Inniger
175. J. Jansen
176. K.J. Kaal
177. M.C.C. Kappelle
178. T. Keulaerds
179. Klercq de Wolf
180. K. Klootwijk van der Heijde
181. J.G. Krook
182. FLaman
183. R. Lenguet
184. B.A. Ligtvoet
185. T. Loot Hagenaars
186. C. Louvet
187. S. Maars-Abels
188. Magoor
189. A. Meijers
190. S. Moerbeek
191. G. Molegraaf
192. G.L. Muller Gomperts
193. Hogenbirk
194. C.M.W. Pieper
195. W.C.M. Putman
196. J. Ramaekers
197. P.A. Ravelli
198. E. Reinbergen
199. W.A.F. Rijnders

200. G. Roelofs
201. M. Rouweler
202. W. Ruisendaal
203. J. Rutten
204. Schaefer
205. C. van Schelven
206. A. Schemmekes-Hengeveld
207. F. Schiltmeijer
208. B.C. Schlebaum
209. J.E. Schouten
210. K. Schram
211. R. Snijder
212. C.G. Stam
213. P. Stam-Petschky
214. J.W. Stapper
215. A. Stroomberg
216. L. Thomas
217. J.H. Torenstra
218. W. Ujranovitch
219. R.F. van Dam
220. C. van Dam
221. J.M. van Deijlspruit
222. J.C. van den Dries
223. J. van der Heijden
224. L.J.J. van der Pas
225. A. van der Veer
226. B. van der Woude
227. R. van den Burg
228. E. van Diek
229. N.J. van Dijk
230. M. van Duinhoven
231. Fam. van Eijk
232. A. van Es-Snip
233. W.C.A. van Hulten
234. A. van Meurik
235. L. van Mourik
236. C.F. van Mourik
237. C.F. van Mourik Posno
238. J.W.B. van Oorschot
239. G. de Wilde
240. A. van Scheers
241. J.G. van Sermond
242. C. van Valkenburg
243. Vissen Los
244. F. Vorrink
245. P. Vos
246. M.K. Walraven
247. I. Weidema
248. C. Werts
249. Wiedeman
250. T.C. Wolfs
251. P.W. Zeilstra
252. onleesbaar

- 253. A. de Kluijver
- 254. C. de Ruyter
- 255. P.E. de Zwaan
- 256. L. Kerseboom
- 257. F. London
- 258. M. Lulofs
- 259. N. Mumford
- 260. Fam. Prins
- 261. D. Pronk
- 262. T. Schaap
- 263. A.M.F. Scheffers
- 264. M.J. Schrijver
- 265. J. Stobbe
- 266. R. van der Ree
- 267. R. van Hekezen
- 268. B. van Mourik
- 269. D.J. Veltheer
- 270. E.A. Zonnenberg
- 271. A. Alibasah
- 272. S. Amin
- 273. A. Clark
- 274. M.E. Clerx Alteraar
- 275. S. Clerx
- 276. A.P. de Backer
- 277. B.F. de Jong
- 278. L. de Jonghe
- 279. Q. de Kock
- 280. S. de Leth
- 281. M.L. den Hartog
- 282. Diergaarde
- 283. B. Goos
- 284. Grady
- 285. K. Hilverda
- 286. onleesbaar
- 287. E. Krouwel
- 288.
- 289. Laverman
- 290. W. Meijer
- 291. Miedema
- 292. B. Nebig
- 293. W.D. Noordhof
- 294. Onleesbaar
- 295. Onleesbaar
- 296. J. Oomen
- 297. I. Pot
- 298. F. Reijrink
- 299. B. Rijn
- 300. M. Schut
- 301. H.G. Slager
- 302. S. Splinter
- 303. B. Splinter
- 304. G.A. Splinter
- 305. D.J. van der Branden

- 306. C.J.A. van der Hoeven
- 307. M. van Meerkerk
- 308. A. Verheul
- 309. E. Wieberdink
- 310. J. Wollaars
- 311. J. Wong
- 312. M.J.C. Welsch Ridder
- 313. I. Baidjoe
- 314. F. Steencken
- 315. H. Christopherson
- 316. B.P. Cornelissen
- 317. J. de Graaf
- 318. O.J. de Jong
- 319. M.A.C. de Zwaan
- 320. I.M. Knopper
- 321. G. Kolko
- 322. G.M.M. Michielse
- 323. E. Paus
- 324. A.A. Prins
- 325. M. van Bodengraven
- 326. R. van der Steeg
- 327. M. van Geel
- 328. K. Ward
- 329. M. Welsch Ridder
- 330. K. Koh
- 331. E. Kross
- 332.
- 333. M. Simons
- 334. Z. Su
- 335. F. van Baar
- 336. C.J.A. van der Hoeven
- 337. M.S. Buddingh
- 338. K.A.M. Bleeker
- 339. J.C. Hardeman
- 340. M.J.H. Nijhoff- van Overbeek
- 341. G. Loozekoot
- 342. Nijdam- Priester
- 343. De Witte Roos
- 344. S. Vis
- 345. P. Voorsluis
- 346. K.A.M. Bleeker
- 347. Woonboot Iguazu
- 348. A.A.M. Aldering
- 349. B. M. Jurgens
- 350. M. Akkema
- 351. E. Doornhein
- 352. M.J. Goedmakers
- 353. L.F.M. Klein Gunnewiek
- 354. D.M.W. Schaaf
- 355. J.R. Senn Postel
- 356. Woonschip Unita
- 357. A. Verberne
- 358. P. Woudstra

- 359. P.P.J. Eschgfaller
- 360. D. van Lanen
- 361. W. Verwoerd
- 362. M. Wernars
- 363. A. Wieth
- 364. D. Rieffe
- 365. A. de Munnik
- 366. J. Gilbert
- 367. M. Hanson
- 368. M. Koppen
- 369. A. Linnartz
- 370. M. Moore
- 371. J. Smit
- 372. M. Hanson
- 373. M.J. Ingen Housz

De nummers 288 en 332 zijn niet ingevuld. De reden hiervoor is dat deze nummers in het nummeringbestand per abuis niet zijn gebruikt.

2. Formele aspecten

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van terinzageligging binnengekomen, zodat de zienswijzen voldoen aan de wettelijke bepalingen daarvoor. Alle adressanten kunnen in hun zienswijzen worden ontvangen.

3. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

De zienswijzen zijn hieronder samengevat weergegeven, met inachtneming van de essentie. Waar bij de beantwoording van de zienswijzen sprake was van overlapping, is voor onze reactie verwezen naar de beantwoording op de zienswijze(n) of een onderdeel daarvan dat op hetzelfde onderwerp betrekking heeft.

Zienswijze van adressant vermeld onder 1, dhr. Van Veen

Adressant geeft als doel van de zienswijze weer om congestie en overlast in de omgeving van het Centraal Station belangrijk te verminderen en tegen te gaan. Daartoe doet hij het voorstel het Marine Etablissement de te combineren bestemming te geven van internationaal busstation en beoogde vestigingsplek van thans nog in Damrak, Open Havenfront, Rokin en Amstel opererende rondvaartrederijen. Dit heeft volgens hem een aantal gewenste gevolgen.

Reactie van het dagelijks bestuur:

Aan de zienswijze van adressant kan geen gevolg worden gegeven. Nog los van het antwoord op de vraag of het voorstel wenselijk is, kan het niet in dit bestemmingsplan worden meegenomen, omdat het gebied dat adressant beschrijft in beheer is bij en tot de bevoegdheid van de centrale stad hoort en bovendien tevens de bestemming van de wal betreft. Dit bestemmingsplan ziet alleen op het water. Overigens kan opgemerkt worden dat het dagelijks bestuur aan de projectmanager voor de planvorming van dit gebied soortgelijke ideeën als die van de adressant al heeft meegegeven.

Conclusie

Wij nemen het voorstel van adressant om bovengenoemde redenen niet over.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 2: Ondernemersvereniging Nieuwmarkt

Adressante stelt voor om aan de Noordzijde van Nieuwmarkt in de Geldersekade een aanlegsteiger op te nemen voor duurzaam transport, het aanmeren van rondvaartboten en andere passagiersvaartuigen. Adressante streeft duurzaamheid na en is in dat verband met Mokum Maritiem, 020 Stadsdistributie en de gemeente Amsterdam een samenwerkingsverband aangegaan.

De Nieuwmarkt wordt gedomineerd door bestelauto's voor de horeca, stadsreiniging, politie en andere overheidsdiensten (vuilophaalwagens). Daarnaast is er een permanent vuilaanbod vanwege vier bedrijfscontracten met verschillende partijen en daardoor verschillende ophaaltijden. Door bewoners groepen en bewoners van de Geldersekade wordt in toenemende mate geklaagd over geluidsoverlast en milieuschade. Adressante wil een bijdrage leveren aan het oplossen van het probleem.

Het concept van Mokum Maritiem en 020 Stadsdistributie betreft:

- bundeling van leveranties verschillende leveranciers op één plek buiten het centrum en dan met één vervoersmiddel vervoeren. Dit kan leiden tot 50% minder vervoersbewegingen;
- het goederenvervoer schoon aanbieden, door elektrische boten van Mokum Maritiem en elektrische vrachtauto's van 020 Stadsdistributie.

Het distributiecentrum van Mokum Maritiem ligt aan het water en de Nieuwmarkt is prima per boot te bereiken.

Adressante heeft een overeenkomst met Mokum Maritiem en 020 Stadsdistributie. Er loopt momenteel een pilot van zes bedrijven en 2 levenciers die vanuit het Foodcentre opereren. De bedoeling is deze uit te breiden, daarnaast is het de bedoeling ook het bedrijfsafval zo veel mogelijk over water te vervoeren.

De betreffende locatie is geschikt omdat:

- de kade breed genoeg is;
- het aangrenzende voetpad breed genoeg is om elektrisch natransport te verzorgen;
- aanwezige trappen opnieuw in gebruik kunnen worden genomen;
- vanaf de locatie een groter gebied dan alleen de wallen kan worden verzorgd;
- deze goed bereikbaar is vanaf het IJ;
- er weinig overlast is voor woonboten in de Gelderse Kade.

Reactie van het dagelijks bestuur

Er spelen op dit moment meerdere initiatieven om te komen tot alternatieve (goederen)vervoerstromen via het water. Wij juichen dat toe, gezien het pragramakkoord en andere beleidsnota's zoals, de Visie op het water van de binnenstad en het Steigerplan. Anders dan adressante aangeeft is de pilot nog niet gestart. Wij vinden het pilotproject echter een goed initiatief en een goede stap in de ontwikkeling naar een duurzamere binnenstad. Voor zover bekend kan de vrachtvervoerboot van de vervoerder in dit project ook goederen afzetten zonder gebruik te maken van een op- en afstapvoorziening door het gebruik van spudpalen. In de pilot zou deze optie moeten worden benut.

Omdat het eindresultaat van de pilot nog niet bekend is, zijn wij echter van mening dat het in deze fase van de procedure opnemen van de genoemde locatie als op- en afstaplocatie, te vroeg is. Mocht na afloop van het pilotproject geconcludeerd worden dat het een groot succes was en een permanente op- en afstapvoorziening op de beoogde locatie gewenst is, kan het dagelijks bestuur altijd via een aanvraag omgevingsvergunning het gebruik als op- en afstaplocatie en de bouw van de benodigde op- en afstapvoorziening met een afwijking van het bestemmingsplan mogelijk maken. In dat verband dienen dan ook ten behoeve van de beoogde locatie de benodigde onderzoeken te worden uitgevoerd, hetgeen in dit stadium van de procedure voor (te) veel vertraging in de procedure zou leiden. Bovendien kan dan een ieder zijn of haar zienswijzen tegen de ontwerpomgevingsvergunning voor een op- en afstapvoorziening op deze locatie indienen.

Conclusie

Wij nemen het voorstel van adressante om bovengenoemde redenen niet over.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressante vermeld onder 3, mevr. G. Schuiten

1. Het bestemmingsplan gaat niet in op de consequenties van het plan voor de Jordaan en de Noordermarkt. Niemand zit te wachten op het vertrek van twee gewaardeerde buurtbewoners en hun woonboten om plaats te maken voor een aanlegsteiger, waar rondvaartboten, feestboten, watertaxi's en pleziervaartuigen mensen oppikken en

afzetten. Door een publieke aanlegsteiger zal het plein binnen de kortste tijd tot het zoveelste hoempapaplein van Amsterdam transformeren.

2. Een van de schepen die moet verdwijnen is een net gerestaureerd schip uit 1906 en niet één van de arken die volgens het stadsdeel het zicht op het water wegnemen. Dit is volgens adressante een non-argument omdat volgens haar iederen de grachten herkennen kan en voor een beter overzicht op een brug van het uitzicht kan genieten.
3. De Jordaan is prima bereikbaar te voet, per ov, met de fiets of met de vernieuwde Opstapper. Er is geen enkele reden een aanlesteiger voor groepsvervoer daaraan toe te voegen en daarvoor twee mensen weg te sturen uit hun buurt.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Uit de zienswijze blijkt dat adressante een enorme toestroom van mensen/toeristen verwacht door de situering van een op- en afstaplocatie aan de Noordermarkt. De op- en afstaplocatie staat echter niet ten dienste van feestboten en pleziervaartuigen. Het gebruik van de op- en afstapvoorzieningen door deze vaartuigen, kan echter niet in het bestemmingsplan worden uitgesloten. Daartoe zullen op verzoek van het stadsdeel door Waternet verkeersbesluiten op het water genomen moeten worden, waarin ter plaatse van de op- en afstaplocaties afmeerverboden voor andere dan de professionele beroepsvaart zullen worden ingesteld.

Het dagelijks bestuur vreest niet de ontwikkeling die adressante schetst. Door een op- en afstaplocatie verandert er immers niets aan de Jordaan zelf. Horeca komt er als gevolg van een op- en afstaplocatie sowieso niet bij gelet op het Horeca Beleidsplan 2008 waarin ten aanzien van de Jordaan juist wordt gesteld dat uitbreiding van horeca ongewenst is.

Ad. 2

Aan de Noordermarkt zijn twee ligplaatsen opgeheven niet vanwege een belangrijke zichtlijn, maar omdat wij van mening zijn dat de Noordermarkt één van de bijzondere plekken in de binnenstad is. De Noordermarkt is een van de twee pleinen van de Amsterdamse Grachtengordel die aan een hoofdgracht zijn gelegen. Om deze ruimtelijk bijzondere situatie te verbeteren zijn wij van mening dat de ruimtelijke relatie tussen het plein en het water hersteld moet worden. Wij zijn van mening dat de relatie tussen plein en water niet alleen door een ark, maar door elk type permanent aanwezige boot belemmerd wordt.

Op de gemaakte afwegingen is uitvoerig ingegaan in hoofdstuk 4.2.3 van de toelichting op het bestemmingsplan. Daarbij is ingegaan op de unieke ligging aan het water van het Amstelveld en de Noordermarkt binnen de grachtengordel en het feit dat in de huidige situatie langs de kade over de hele lengte van beide pleinen boten zijn afgemeerd, waardoor de ruimtelijke relatie tussen water en plein verstoord is. Om water en plein ruimtelijk (visueel) weer met elkaar te verbinden wordt de kade over een lengte van 40 meter vrijgemaakt van ligplaatsen en is hier de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' aan toegekend om de bijzondere status van deze locaties te beschermen. Daarnaast is het de bedoeling om ter plaatse ook een op- en afstaplocatie te realiseren, waarmee het personen- en

goederenvervoer over het water gestimuleerd kan worden. Om de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' en de functie aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat per locatie twee woonboten verplaatst worden.

Bij de afweging omtrent de vraag in hoeverre het redelijk is de bestaande ligplaatsen ter plaatse weg te bestemmen, ten behoeve van realisering van de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' en de functieaanduiding 'swa-oa' hebben wij het feit meegenomen dat er binnen de grenzen van het stadsdeel voldoende gelijkwaardige alternatieve ligplaatsen in het bestemmingsplan zijn opgenomen en dat het stadsdeel bovendien de kosten van de benodigde verplaatsingen voor zijn rekening neemt. Wij zijn van mening dat gelet hierop in het belang van een goede ruimtelijke ordening de ligplaatsen ter plaatse van het Amstelveld en de Noordermarkt opgeheven kunnen worden.

Tot slot merken wij hier op dat de ligplaatsen aan de Noordermarkt met (toevallig) aanwezige schepen niet per sé uit de buurt hoeven te verdwijnen. Er kan bij de uitvoering van het bestemmingsplan ook een buurtbewoner zijn die zijn boot wel wil verplaatsen naar een ander gedeelte van de stad om bijvoorbeeld meer ruimte voor een gewenste vervanging te verkrijgen. Eén van de te verplaatsen schepen kan dan naar de vrijkomende ligplaats worden verplaatst.

Ad. 3

De op- en afstapvoorziening vloeit voort uit de wens een netwerk van op- en afstapvoorzieningen te creëren om het personen- en goederenvervoer op het water te stimuleren en heeft niet te maken met de bereikbaarheid van de Jordaan op andere wijzen. Al in 2006 heeft de stadsdeelraad, bij het vaststellen van de Visie op het Water besloten dat een dergelijk netwerk zeer gewenst is.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek alsmede het algemene belang dat is gediend met handhaving van de gekozen op- en afstaplocatie vinden wij zwaarder wegen dan het belang van adressante.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 4, dhr. Op de Hoek namens Stichting Tassenmuseum Hendrikje

Namens adressante wordt gesteld dat zij verheugd is met de komst van de aanlegsteiger omdat die de bereikbaarheid van haar museum verbetert. Wat betreft adressante zou de steiger aan de noordzijde geplaatst mogen worden, pal voor haar deuren. Ter onderbouwing hiervan wordt het volgende aangevoerd:

- behalve als een museum is het Tassenmuseum tevens aangewezen als bijzondere trouwlocatie, de aanwezigheid van een op- en afstapvoorziening draagt bij aan die functie;
- het Tassenmuseum wil met rederijen afspraken maken over het vervoer van mensen die het museum willen bezoeken;

- het Tassenmuseum wordt geacht in haar eigen bestaan te voorzien. Door een op- en afstapvoorziening voor de deur zal het Tassenmuseum nog aantrekkelijker worden om te bezoeken.

Reactie van het dagelijks bestuur

Deze voorziening was op deze locatie ook al opgenomen in het concept-ontwerpbestemmingsplan. Tegen de situering zijn toen geen inspraakreacties ingediend. Vanuit adressante is de wens om een op- en afstapvoorziening te begrijpen. Het uitgangspunt bij het opnemen van locaties voor op- en afstapvoorzieningen is echter één op- en afstaplocatie per rak. Hiermee wordt voorkomen dat de functie van vervoer over water gaat overheersen. Met het bestaande Tassenmuseum en het binnenkort te realiseren nieuwe tophotel Waldorf Astoria hotel aan de overzijde van adressante zijn er straks twee belangrijke toeristische voorzieningen in dit rak. De ligging van de nieuwe op- en afstapvoorziening ter hoogte van het toekomstige Waldorf is op ongeveer 100 meter afstand van het Tassenmuseum gelegen. Bij meerdere instellingen binnen één rak achten wij deze afstand een redelijke afstand om een voorziening/instelling bereikbaar mee te maken. Gelet op het feit dat adressante geen planologische bezwaren heeft tegen de opgenomen locatie, deze voorziening ook al in het concept-ontwerpbestemmingsplan is opgenomen en wij – met adressante - van mening zijn dat de opgenomen locatie in de Herengracht de bereikbaarheid van het Tassenmuseum verbetert, zien wij geen aanleiding de locatie van de op- en afstapvoorziening van de zuidzijde in het bestemmingsplan te verplaatsen naar de noordzijde. Wij zijn van mening dat vanuit een goede ruimtelijke ordening de door adressante voorgestelde locatie voor een op- en afstapvoorziening niet zal leiden tot een verbetering dan de thans opgenomen locatie.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het handhaven van de gekozen locatie in het betreffende rak zwaarder wegen dan het belang van adressante bij een op- en afstaplocatie voor haar deur.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 5, dhr. P. Berkhout

Adressant verzoekt de ligplaats t/o Prinsengracht 278 te laten vervallen. De betreffende woonboot is met een artikel 19 WRO-procedure mogelijk gemaakt en sinds de boot er ligt enkel gebruikt als 2^e woning en is volgens adressant thans in gebruik als hotelboot. Volgens adressant kan het ruimtebeslag van deze boot van 30 meter lengte niet als acceptabel worden gezien, omdat het stadsdeel altijd is uitgegaan van een woonbestemming.

Reactie van het dagelijks bestuur

Zoals adressant aangeeft is de ligplaats mogelijk gemaakt door middel van een vrijstellingsprocedure. Vanuit ruimtelijke orderings- planologisch oogpunt is er geen reden de ligplaats weg te bestemmen. Wij zijn gehouden deze ligplaats in positieve zin op te nemen in dit bestemmingsplan. Bovendien is voor de betreffende ligplaats een ligplaatsvergunning voor een woonboot afgegeven en is het gebruik als woonboot mogelijk.

Het beleid is dat in het kader van dit bestemmingsplan in beginsel alle boten met een ligplaatsvergunning worden voorzien van een positieve ligplaatsaanduiding op de verbeelding.

Of de boot op dit moment nog in gebruik is als woonboot, speelt bij de vaststelling van het bestemmingsplan in zoverre geen rol, dat een gebruiker die de locatie in strijd met het voorgaande bestemmingsplan in gebruik heeft genomen, geen beroep op het overgangsrecht toekomt.

Zodra er beleid is voor het gebruiken van het water voor logiesverschaffing op het water, kunnen woonbooteigenaren een aanvraag voor een vergunning indienen. In het bestemmingsplan is het maximaal aantal ligplaatsen met een horeca-5 functie (logiesverschaffing) op 43 gesteld. Indien en voor zover de betreffende boot in gebruik is ten behoeve van het aanbieden van overnachtingen op het water, zal de eigenaar tegen die tijd een aanvraag moeten indienen. Zodra het maximum aantal boten met een 'horeca 5 aanduiding' is bereikt, kan tegen de booteigenaren die niet over een vergunning beschikken ten behoeve van het gebruik als horeca 5 handhavend worden opgetreden.

Conclusie

Wij kunnen niet tegemoet komen aan het verzoek van adressant.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 6, dhr. W. Bouman

Adressant wenst in het Pakhuis Emma aan het Prinseneiland 4b een inpandige afmeervoorziening te realiseren. Teneinde de doorgang te garanderen is in het plan een tweetal steigers voorzien, haaks op het gebouw en dient de hangsteiger aan het pand verplaatst te worden.

Adressant verzoekt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat:

- de inpandige afmeermogelijkheid mogelijk en praktisch bruikbaar is;
- twee kleine steigers haaks op het gebouw toe te staan;
- de verplaatsing van de thans aanwezige hangsteiger in het bestemmingsplan toe te staan.

Reactie van het dagelijks bestuur

Wij zijn van mening dat de wens om een inpandige bootberging te realiseren in dit bestemmingsplan voor het water niet kan worden opgenomen, omdat het gebruik van het betreffende gebouw niet wordt geregeld binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan. Het mogelijk maken van een vrije toegang tot het gebouw zoals wordt geschetst met behulp van een bouwwerk van palen en steigers is ongewenst, omdat daarmee een deel van het openbare water niet meer toegankelijk zal zijn voor derden. Wij vinden het onwenselijk het openbare water op deze wijze te privatiseren en dit past ook niet in het beleid van het stadsdeel.

Wat betreft het verplaatsen van de hangsteiger merken wij op dat deze vrij recent is aangeschreven, mede vanwege de onwenselijke privatisering van het water. Het voorstel is dit verzoek niet op te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met de handhaving van het openbare karakter van het water ter plaatse zwaarder wegen dan het belang van adressant bij het privatiserende gebruik ervan.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 7(= 8), Actiegroep 'De Vaart Blijft Vrij', alsmede van de adressanten vermeld onder 83. S.B. Zantman; 84. R. Rodriguez de Aigar; 85. L. Krol; 86. G. Van der Plasse; 87. R. Van Deijl; 88. R. Van der Wal; 89. E. Van der Hoeven; 90. B. Pennings; 91. I. Van der Bruk; 92. R. Lopez Diaz; 93. M.W. Roodenburg; 94. L. Alosery; 95. P. Bielas; 96. V. Jentjeris; 97. M.C. Kruidenier; 98. M. Springoren; 99. J.P.M. Meyssen; 100. A.C.B. Zonneveld; 101. Rust; 102. M. Tirado Mejia; 103. L. De Groot; 104. Starke; 105. Pouw; 106. Novitski; 107. T. Neleman; 108.H. Buis; 109. B. Eijgenraam; 110. L. Pahnke; 111. D.H. Hemrika; 112. T. Ruisendaal; 113. F. Ebbink; 114. N. Haenen; 115. Onleesbaar; 116. H. Hoffmans; 117. J.H. Holshuisen; 118. J.W. Roelofs; 119. M.C. Bogert; 120. E.C. Koeree; 121. K. Breen; 122. J.M. De Rooy; 123. M. De Boer; 124. M. Van Dam; 125. M. Muurling; 126. M.J. Van Wees; 127. A.J.M. Van der Kroon; 128. M. De Boer; 129. M. De Ridder; 130. T. Adelaar; 131. M.M. Al; 132. E. Arntz 133. D. Bakker 134. D. Balk 135. R. Becker 136. J.J. Beele 137. C. van Bensehom; 138. A.E. Bergh; 139. J. Bloem; 140. Fam. Bloem; 141. H.J. Bode; 142. J. Bos; 143. T.J.J. Bos; 144. J. Bosgoed; 145. J.D. Bosman Bismeijer; 146. A.B A. Bosman; 147. Verboom; 148. R. Breemer; 149. G. Brouwer Diets; 150. N. Browne; 151. D. Bruggeman; 152. B. Clappers; 153. A.H. Copier; 154. J. de Geus van de Wolff; 155. J.W. de Heer; 156. A.L. de Jel; 157. D. de Pee; 158. P. Dekker; 159. S. Dekker; 160. G.T. Dekker; 161. A.R. Dias; 162. M.J.M. Doodeman; 163. A. Dozy; 164. Ebert; 165. M. Eijkmans; 166. M. Fokkinga; 167. L.A. Gravenstein; 168. A. Griffioen; 169. K.P. Hautvast; 170. P.C. Hengeveld; 171. L. Hogenbirk; 172. A. Hoogeveen; 173. L. Hulzebosch Ietswaart; 174.B. Inniger; 175. J. Jansen; 176. K.J. Kaal; 177. M.C.C. Kappelle; 178. T. Keulaerds; 179. Klercq de Wolf; 180. K. Klootwijk van der Heijde; 181. J.G. Krook; 182. Flaman; 183. R. Lenguet; 184. B.A. Ligtvoet; 185. T. Loot Hagenaaers; 186. C. Louvet; 187. S. Maars-Abels; 188. Magoor; 189. A. Meijers; 190. S. Moerbeek; 191. G. Molegraaf; 192. G.L. Muller Gomperts; 193. Hogenbirk; 194. C.M.W. Pieper; 195. W.C.M. Putman; 196. J. Ramaekers; 197. P.A. Ravelli; 198. E. Reinbergen; 199. W.A.F. Rijnders; 200. G. Roelofs; 201. M. Rouweler; 202. W. Ruisendaal; 203. J. Rutten; 204. Schaefer; 205. C. van Schelven; 206. A. Schemmekes-Hengeveld; 207. F. Schiltmeijer; 208. B.C. Schlebaum; 209. J.E. Schouten; 210. K. Schram; 211. R. Snijder; 212. C.G. Stam; 213. P. Stam-Petschky; 214. J.W. Stapper; 215. A. Stroomberg; 216. L. Thomas; 217. J.H. Torenstra; 218. W. Ujranovitch; 219. R.F. van Dam; 220. C. van Dam; 221. J.M. van Deijlspruit; 222. J.C. van den Dries; 223. J. van

der Heijden; 224. L.J.J. van der Pas; 225. A. van der Veer; 226.B. van der Woude; 227. R. van den Burg; 228. E. van Diek; 229. N.J. van Dijk; 230. M. van Duinhoven; 231. Fam. van Eijk; 232. A. van Es-Snip; 233. W.C.A. van Hulten; 234. A. van Meurik; 235. L. van Mourik; 236. C.F. van Mourik; 237. C.F. van Mourik Posno; 238. J.W.B. van Oorschot; 239. G. de Wilde; 240. A. van Scheers; 241. J.G. van Sermond; 242. C. van Valkenburg; 243. Vissen Los; 244. F. Vorrink; 245. P. Vos; 246. M.K. Walraven; 247. I. Weidema; 248. C. Werts; 249. Wiedeman; 250. T.C. Wolfs; 251. P.W. Zeilstra; 252. Onleesbaar; 253. A. de Kluijver; 254. C. de Ruyter; 255. P.E. de Zwaan; 256. L. Kerseboom; 257. F. London; 258. M. Lulofs; 259. N. Mumford; 260. Fam. Prins; 261.D. Pronk; 262. T. Schaap; 263. A.M.F. Scheffers; 264. M.J. Schrijver; 265. J. Stobbe; 266. R. van der Ree; 267. R. van Hekezen; 268. B. van Mourik; 269. D.J. Veltheer; 270. E.A. Zonnenberg; 271. A. Alibasah; 272. S. Amin; 273. A. Clark; 274. M.E. Clerx Alteraar; 275. S. Clerx; 276. A.P. de Backer; 277. B.F. de Jong; 278. L. de Jonghe; 279. Q. de Kock; 280. S. de Leth; 281. M.L. den Hartog; 282. Diergaarde; 283. B. Goos; 284. Grady; 285. K. Hilverda; 286. Onleesbaar; 287. E. Krouwel; 288. ----- 289. Laverman; 290. W. Meijer; 291. Miedema; 292. B. Nebig; 293. W.D. Noordhof; 294. Onleesbaar; 295. Onleesbaar; 296. J. Oomen; 297. I. Pot; 298. F. Reijrink; 299. B. Rijon ; 300. M. Schut; 301. H.G. Slager; 302. S. Splinter; 303. B. Splinter; 304. G.A. Splinter; 305. D.J. van der Branden; 306. C.J.A. van der Hoeven; 307. M. van Meerkerk; 308. A. Verheul; 309. E. Wieberdink; 310. J. Wollaars; 311. J. Wong

De Kattenburgervaart is niet op democratische wijze als woonbootlocatie aangewezen en vastgesteld. Op 26 januari 2006 vond besluitvorming over de Visie op het water plaats. Daarbij werd motie 22 verworpen om meer alternatieve ligplaatsen in de Oostelijke Binnenstad te scheppen.

De Kattenburgervaart was niet als woonbootlocatie opgenomen in de inspraakkaart van 25 april 2005, de memorie van antwoord van het dagelijks bestuur van 25 september 2005, de verslagen commissie Openbare Ruimte van 18 oktober en 3 november 2005 en niet in het verslag van de stadsdeelraadvergadering van 26-1-2006. Pas in april 2006 tijdens de bestuurswisseling na de deelraadsverkiezingen is de Kattenburgervaart in de plankaart als woonbootlocatie opgenomen.

1. De Kattenburgervaart is een klankkast door de bebouwing. Het weghalen van twee ligplaatsen verandert daar niets aan. Woon- en slaapkamers liggen aan de vaart.
2. De vaart heeft bijna stilstaand water. Schadelijke stoffen van de boten (zink, lood, bitumen) via regenwaterafvoer blijven op de bodem liggen. Waternet raadt woonboten hier af. Er zal drijfvuil ontstaan door het schuine talud. Het ontwerpbestemmingsplan stelt juist dat door het schuine talud boten op een grote afstand van de wal komen te liggen, waardoor de tussenruimte kan dichtslibben met niet in het water thuishorende zaken. Dit is een reden de boten in het smalle deel van de Kattenburgervaart niet aan de taludkant te plaatsen.
Woonboten stoken afvalhout in potkachels, rook dringt de slaapkamers binnen. Hoe zit het met fijnstof?
3. Vanwege de bestaande parkeerdruk werd de Kattenburgervaart in 2005 als woonbootlocatie ongeschikt verklaard. De parkeerdruk is toegenomen door overloopvergunningen uit de Plantagebuurt en bezoekers van het

Scheepvaartmuseum. Er moet vaak op 15 min loopafstand geparkeerd worden. Veel auto's staan op de stoep geparkeerd.

4. Het plan is in strijd met het bestemmingsplan Oostelijk Eilanden. Het gaat om een dichtbevolkte woonbuurt, in bestemmingsplan is hier de Woonfunctie aan toegekend in plaats van functiemenging.
5. De planologische beslissing om woonboten langs de Wittenburgerkade te plaatsen is ten nadele van alle huiseigenaren. Woningen zullen minder opbrengen met direct naast zich woonboten. De boten komen midden in het zicht te liggen. In de huidige planologische situatie is er volledig zicht op de vaart en het groen. In de onderzoeken is planschade als gevolg van woonboten in de Kattenburgervaart voor de appartementen in 'De Paerl' (Wittenburgergacht 5-71) en de Kattenburgergracht 23-43 niet meegenomen, daarnaast zijn de boten langs de Wittenburgerkade op een andere locatie gepland dan bij de berekeningen.
6. Er is geen zorgvuldige belangenafweging gemaakt. Het zicht op de grachtengordel is belangrijker dan het woongenot van 400 gezinnen rond de vaart. Meer woningen in de vorm van woonboten in dit dichtbevolkte gebied is nadelig voor het woongenot van de huidige bewoners;
7. Het stadsdeel ontkent en herschrijft de cultuurhistorie om de vaart een logische locatie te laten lijken. In de Visie op het water werden de grachten onderscheiden in woon-, werk- en havengrachten en werd de Kattenburgervaart nog een havengracht genoemd. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dit onderscheid ook gemaakt maar wordt de Kattenburgervaart opeens een werkgracht genoemd.
8. Bewoners zijn slachtoffer van het stadsdeelsysteem. Ondanks toezeggingen is niet over de stadsdeelgrenzen heen gekeken. Door de centrale stad is door wethouder Van Poelgeest toegezegd dat plaatsen aan de Dijksgracht-Oost voor verplaatsingen uit stadsdeel Centrum zouden worden bestemd.

Reactie van het dagelijks bestuur

ad. 1

Wij zijn het niet eens met adressanten dat de Kattenburgervaart niet op een democratische wijze als locatie voor woonboten is aangewezen. Wij zijn van mening dat het wellicht beter was geweest om in de Memorie van Antwoord en de raadsvoordracht van de Visie op het water van de binnenstad in 2005/2006 een lijst met gewijzigde locaties bij de kaartbijlage 3 op te nemen. Wij zijn echter ook van mening dat ten aanzien van deze locaties in de inspraakprocedure en de inzageperiode van dit bestemmingsplan een ieder voldoende gelegenheid heeft gehad om te reageren op deze ligplaatsen en daardoor niemand in zijn belangen is geschaad. Van deze gelegenheid is ook uitgebreid gebruik gemaakt en dit heeft ook een aantal inzichten opgeleverd die tot wijziging in het ontwerpbestemmingsplan hebben geleid.

Ad. 2

Naar aanleiding van de inspraakreacties is de situatie ter plekke nog een keer bekeken en is het ontwerpbestemmingsplan zodanig aangepast dat het aantal alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart is teruggebracht van 12 naar 8. De locatie aan de zuidkant (ter hoogte van de bebouwing aan de Wittenburgergracht) is geschrapt. De reden hiervoor is dat er sprake is van een situatie waarbij drie zijden van de vaart zijn omgeven door hogere bebouwing. Dit zou een klankkasteffect tot gevolg kunnen hebben die voor zowel mogelijke

woonbootbewoners als omwonenden tot geluidsoverlast kan leiden. De kleinste afstand van een alternatieve ligplaats naar de achterkant van de bebouwing aan de Wittenburgergracht (gebouw 'De Paerl') bedraagt na de aanpassing meer dan 90 meter. Deze twee, aan de zuidzijde van de Kattenburgervaart, gesitueerde ligplaatsen liggen op een afstand van meer dan 65 meter ten opzichte van de bebouwing aan het Kattenburgerhof. De afstand tussen de bebouwing aan de Wittenburgerkade en de bebouwing aan de Kattenburgerhof bedraagt hier ca. 85 meter.

De afstand vanuit de meest in het noordoosten gelegen alternatieve ligplaats naar de bebouwing aan de Piet Heinkade bedraagt ca. 310 meter.

Bij de overige zes alternatieve ligplaatsen ten noordoosten van de Kattenburgerkruisstraat bedraagt de afstand tussen de bebouwing aan weerszijde van de Kattenburgervaart ca. 40 meter. Bovendien is de strook bebouwing aan de oostzijde haaks op de vaart georiënteerd zodat er geen sprake is van een gesloten gevelwand. Hierbij is de verhouding van gevellengte tot onbebouwde ruimte langs de vaart circa 1 tot 1,5. De alternatieve ligplaatsen ter plaatse van de kopgevels zijn geschrapt zodat de alternatieve ligplaatsen alleen nog aan de open ruimte tussen de gebouwen gesitueerd zijn zodat de breedte van het profiel (afstand tussen bebouwing Kattenburgerkade en Grote Wittenburgerstraat) feitelijk meer dan 115 meter bedraagt. De totale afstand van de bebouwing aan de Wittenburgergracht tot aan de bebouwing aan de Piet Heinkade bedraagt ca. 800 meter.

De Kattenburgervaart bevindt zich weliswaar aan de rand van de binnenstad maar toch duidelijk in het centrum van Amsterdam. Ruimtelijk gezien is er sprake van een binnenstedelijke situatie. Vergeleken met de situatie in het grootste gedeelte van de binnenstad is de afstand tussen de gebouwen aan de Kattenburgervaart redelijk groot. Het gemiddelde grachtenprofiel is ca. 50 meter breed met aan weerszijde een gesloten gevelwand. Veruit de meeste woningen in de binnenstad zijn gesitueerd in gesloten bouwblokken. De privékant (waar buitenruimtes maar ook slaapkamers gesitueerd zijn) bevindt zich veelal aan de binnenzijde van het bouwblok. Bij de keurblokken – de meest ruime bouwblokken in de binnenstad – heeft het binnenterrein een gemiddelde maat van 50 op 150 meter. De meeste bouwblokken in de binnenstad zijn duidelijk kleiner.

Geconcludeerd kan worden dat vergeleken met de situaties in de rest van het centrum het profiel aan de Kattenburgervaart zeer ruim is. Verder is aan de Kattenburgervaart geen sprake van gesloten bouwblokken of aan weerszijde gesloten gevelwanden. Anders dan het geval was in het concept-ontwerpbestemmingsplan, zijn nu geen woonboten meer gesitueerd direct naast de woningen in dit gedeelte van de Kattenburgervaart. De stelling dat er soms nog woonboten onder de ramen van woningen kunnen komen te liggen is dan ook niet juist.

Gezien de binnenstedelijke context zijn wij van oordeel dat door het mogelijk maken van alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart de geluidssituatie niet zodanig verslechtert dat deze niet aanvaardbaar zou zijn in de voorliggende binnenstedelijke context en bezien vanuit het belang dat is gediend met een goede ruimtelijke ordening.

Ad.3

Wij zijn van mening dat niet iedere woonboot/woonark een potkachel aan boord heeft. Ook op de wal worden in diverse woningen kachels gestookt. Dat door houtkachels hinder voor de omgeving kan ontstaan, is bekend maar dat is niet iets wat in het bestemmingsplan kan

worden geregeld. Het bestemmingsplan kan geen verbod inhouden op het stoken van hout in kachels. Mocht een dergelijke situatie zich echter gaan voordoen, dan kan bij geregelde overlast de betreffende woonboot- of huiseigenaar op grond van de Verordening op het Binnenwater respectievelijk de Algemeen Plaatselijke Verordening worden gelast het veroorzaken van hinder door het stoken te staken.

Wat betreft de afvoer van schadelijke stoffen merken wij op dat de boten zullen worden aangesloten op het riool, zodat de afvoer van hemelwater en rioolwater niet in het oppervlaktewater terecht komt. Voor het overige is de situatie voor woonboten in de Kattenburgervaart niet anders dan op andere plaatsen in het centrum. De zienswijze wekt de suggestie dat Waternet de situering van woonboten in de Kattenburgervaart afraadt vanwege van deze boten afkomstige schadelijke stoffen. In het kader van het artikel 3.1.1 Bro overleg heeft het stadsdeel van Waternet een reactie ontvangen. Uit die reactie kan niet worden afgeleid dat Waternet in de Kattenburgervaart woonboten afraadt.

Ad. 4

In het kader van de inspraak op het concept-ontwerpbestemmingsplan is dit bezwaar al eerder aangevoerd. Wij blijven van mening dat voor dit gebied geen wachtlijsten gelden voor parkeervergunningen. In totaal zouden er in de Kattenburgervaart maximaal 8 woonboten ligplaats kunnen innemen. Bij een gemiddeld autobezit gaat het om ca. 3 extra benodigde parkeerplaatsen. Wij zijn van mening dat dat niet tot een grote toename van de parkeerdruk zal leiden. Het beleid is al jaren gericht op een autoluwe binnenstad, dat het af en toe lastig is een parkeerplaats te vinden, geldt overigens voor grote delen van de binnenstad. Een parkeervergunning houdt dan ook geen parkeergarantie in, zeker niet voor de deur.

Ad. 5

Het is juist dat in het bestemmingsplan Oostelijke eilanden aan de bebouwing langs de Kattenburgervaart voor het grootste gedeelte de bestemming 'Wonen' is toegekend. Anders dan in de zienswijze wordt gesteld, betekent dat echter niet dat daar geen functiemenging kan plaatsvinden. Het betekent wel dat er in de bebouwing minder gebruiksmogelijkheden zijn opgenomen dan in de bestemming 'Gemengd'. Zo is het binnen de bestemming 'Wonen' van het bestemmingsplan Oostelijke eilanden net als binnen de bestemming 'Gemengd' mogelijk om een bedrijf of kantoor te hebben. Naast woonboten zijn bedrijfsvaartuigen dan ook toegestaan in het bestemmingsplan Water. Van strijd met uitgangspunten in het bestemmingsplan Oostelijke eilanden is geen sprake.

Ad. 6

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij het onderzoeksbureau gevraagd of er rekening is gehouden in de planschaderisicoanalyse met de gevolgen van de komst van alternatieve ligplaatsen voor de adressen Kattenburgergracht 23-43 en Wittenburgergracht 5-71. Hoewel deze adressen niet met zoveel woorden zijn terug te vinden in de rapportage zijn ze wel in het onderzoek betrokken. Als alle adressen genoemd hadden moeten worden waar geen planschadegevolgen zouden kunnen optreden had een wel erg uitgebreide lijst van adressen opgenomen moeten worden. Overigens geldt thans des te sterker dat er geen planschade zal ontstaan nu de twee in het concept-ontwerpbestemmingsplan opgenomen alternatieve ligplaatsen uit het ontwerpbestemmingsplan zijn geschrapt. Het risico op planschade voor genoemde adressen is dan ook nihil.

Ad. 7

Het hier en daar plaatsen van een woonboot in de Kattenburgervaart betekent niet dat er geen rust meer is, geen groen op de kant of geen ruimte meer zou zijn voor spelende kinderen. Woonboten liggen in het water en voor de toegang is hooguit een vrij looppad van anderhalve meter breedte nodig. Wij zijn van mening dat het bestemmingsplan strekt tot een goede ruimtelijke ordening. In die zin is ook een belangenafweging gemaakt. Het belang dat is gediend met een betere spreiding van woonboten over het centrum is afgewogen tegen dat van adressanten, daarbij zijn wij van mening dat een klein aantal woonboten in de Kattenburgervaart niet het effect zal hebben dat wordt gevreesd.

Met deze zienswijze wordt de indruk gewekt, als zouden de alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart zijn aangewezen om het zicht op de grachtengordel te verbeteren. Wij vinden dat dit een onjuist beeld is van de situatie. Een feit is dat slechts enkele boten uit de grachtengordel moeten verplaatsen om de gestelde doelen te kunnen verwezenlijken. Het gaat in totaal om vier woonboten die zijn gelegen binnen de bestemming 'Waarde - Landschap' waarmee herstel van het zicht op het water en de relatie tussen wal en water wordt beoogd. Daarnaast neemt het aantal mogelijke ligplaatsen ook in de grachtengordel juist toe (ter plaatse van het Singel, tussen de Torensteeg en de Raadhuisstraat en tussen de Korte Korstjespoortsteeg en de Brouwersgracht en bij de Groenmarktkade), zonder dat daardoor het aantal boten kan toenemen. Wij zijn van mening dat het woongenot van adressanten door de eventuele komst van woonboten naar de Kattenburgervaart niet wordt aangetast. In het hele centrum zijn woonboten gesitueerd. Wij kunnen de stelling niet onderschrijven dat door de aanwezigheid van woonboten het woongenot van walbewoners wordt aangetast. Van een onzorgvuldige belangenafweging is dan ook geen sprake.

Ad. 8

Het onderscheid tussen historische havengebonden activiteiten en andere werkzaamheden in het verleden is niet relevant. De Kattenburgervaart is van oudsher gerelateerd aan havengebonden activiteiten. De aanleg en de inrichting van de eilanden waren hier zelfs volledig op afgestemd. Er werd gewerkt aan de insteekhavens. De historische situatie wordt niet gereconstrueerd, maar ook niet ontkend, dan wel herschreven of geweld aangedaan. De geschiedenis is een aanknopingspunt en een inspiratiebron bij ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam, mede teneinde het historisch karakter van de stad te beschermen.

Ad. 9

De alternatieve locaties aan de nog te ontwikkelen Dijksgracht-Oost zijn inderdaad (na aftrek van de voor de verplaatsingen in het centrale stadgebied benodigde ligplaatsen) bestemd voor te verplaatsen woonboten uit stadsdeel centrum. De toenmalige verantwoordelijke wethouder van de centrale stad heeft dit ook toegezegd. Wij hechten er aan om verschillende typen ligplaatsen in verschillende omgevingen te kunnen aanbieden aan eigenaren die hun boot zouden willen verplaatsen. Het college van burgemeester en wethouders heeft inmiddels echter besloten om deze alternatieve locatie voorlopig niet te ontwikkelen wegens bezuinigingen bij de centrale stad. Hierdoor kunnen er dus ook geen woonboten vanuit het centrum naar de Dijksgracht-Oost verplaatst worden. Overigens is het hier te verwachten aantal alternatieve ligplaatsen niet hoog.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart van meer gewicht dan het belang van adressanten bij het handhaven van de Kattenburgervaart in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 9, Dhr. P. Nicolai namens Amsterdam Wharf B.V. en dhr. R.H. Hooiveld

Namens adressanten wordt aangevoerd dat het meerdere malen is voorgekomen dat vijf passagiersvaartuigen tegelijkertijd gasten ontscheepten en weer aan boord namen vanaf de steiger in de Dijkgracht voor het pand. Volgens adressanten is met het oog op de veiligheid van passagiers een breder steiger noodzakelijk. Wenselijk is een breedte van zes meter. Voor een voldoende brede steiger bestaat aanleiding nu vast staat dat de reddingsboten die deel uitmaken van het museum, ligplaats zal worden vergund aan de steiger. Namens adressanten wordt verzocht om op de plankaart de maten en functies zodanig in te tekenen dat:

- De steiger gebruikt mag worden als vaste afmeerplek/ligplaats voor de drie bedrijfsvaartuigen;
 - De steiger mag worden gebruikt voor het afmeren van andere boten, niet zijnde woonboten;
 - De steiger gebruikt mag worden als op- en afstapvoorziening;
- Het water rondom de steiger gebruikt mag worden als ligplaats voor de drie bedrijfsvaartuigen en als afmeerplaats voor andere boten, niet zijnde woonboten.

Reactie van het dagelijks bestuur

Wij zijn van mening dat het verzoek van adressant om drie ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen in te tekenen kan worden ingewilligd. Recent zijn drie ligplaatsvergunningen voor bedrijfsvaartuigen verleend, die inmiddels onherroepelijk zijn.

Wij zijn echter van mening dat het vergunnen van drie ligplaatsvergunningen voor varende bedrijfsvaartuigen aan de steiger niet noodzakelijkerwijs hoeft te leiden tot verbreding van de steiger. De noodzaak voor de verbreding van de steiger is bovendien niet aangetoond of anderszins aannemelijk gemaakt. Gezien het feit dat aan de oostzijde drie ligplaatsvergunningen voor varende bedrijfsvaartuigen zijn verleend, is er feitelijk nog maar aan één zijde van de steiger plaats om passagiers veilig te kunnen laten in- en uitstappen. Als meerdere rondvaartboten tegelijk passagiers komen brengen betekent dit dat de boten op elkaar zullen moeten wachten.

In het verleden is een bouwvergunning verleend voor een steiger van drie meter breed. Wij zijn niet voornemens mee te werken aan een bouwvergunning voor een bredere steiger. De steiger mag slechts gebruikt worden als steiger ten behoeve van de drie bedrijfsvaartuigen aan de oostzijde en als op- en afstaplocatie aan de westzijde. Het voorstel van adressant om de steiger ook ter plaatse van de drie ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen als op- en afstaplocatie te gebruiken, is strijdig met de in het bestemmingsplan neergelegde

plansystematiek. Het idee achter een op- en afstaplocatie is nu juist dat er niet permanent ligplaats wordt ingenomen. Aangezien aan de oostzijde van de steiger 3 varende bedrijfsvaartuigen mogen liggen, betekent dat er wel permanent ligplaats kan worden ingenomen. Dat de varende bedrijfsvaartuigen er mogelijk niet altijd liggen, doet hier niet aan af. Het voorgestelde gebruik van het water als op- en afstaplocatie aan de oostzijde van de steiger ter plaatse van de ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen is dan ook niet mogelijk, omdat deze functieaanduidingen niet met elkaar verenigbaar zijn.

Evenmin is het gewenst aan de steiger naast de aanduiding 'ste' de functieaanduiding 'aanlegsteiger' toe te kennen. Ook dit vindt zijn reden in de systematiek van het bestemmingsplan. In artikel 4.4.5 is namelijk bepaald dat daar waar ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen aan steigers zijn gelegen, deze steigers gebruikt mogen worden voor het afmeren van deze vaartuigen. Het is net als voor een op- en afstaplocatie het geval is, niet mogelijk om bijvoorbeeld met pleziervaartuigen ligplaats in te nemen op de plaats waar een varend bedrijfsvaartuig ligplaats inneemt. De functie 'aanlegsteiger' kan dan ook niet bestaan naast de functie 'steiger'.

Conclusie

Wij zijn van mening dat adressant belang heeft bij het alsnog opnemen van drie ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen, maar dat dit niet te combineren is met het op dezelfde locatie opnemen van een functieaanduiding voor een op- en afstaplocatie. Het belang van het handhaven van de plansystematiek, waarmee duidelijkheid ten aanzien van het toegestane gebruik op het water wordt geschept, weegt zwaarder dan de wens van adressant om naast de op de verbeelding opgenomen aanduidingen ook nog de aanduidingen 'aanlegsteiger' en 'op- en afstaplocatie' op te nemen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren wat betreft het opnemen van drie ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen en voor het overige ongegrond te verklaren.

VERBEELDING

Wij stellen voor om de ligplaatsen voor drie varende bedrijfsvaartuigen op de verbeelding op te nemen aan de oostzijde van de steiger, als zijnde ligplaatsen voor maximaal drie varende bedrijfsvaartuigen.

Zienswijze van adressant vermeld onder 10, dhr. en mevr. Ingen Housz

Adressanten zijn tegen het verwijderen van twee woonboten aan de Noordermarkt om ruimte te maken voor een op- en afstapvoorziening voor rondvaart en andere toeristenboten. De onderhandelingen van hun zoon om in ruil een goede andere ligplaats te verkrijgen en de financiële schade door het verliezen van deze A-lokatie hebben nog niks opgeleverd. Naast zakelijke argumenten geldt ook het emotionele argument dat hun zoon hier al 18 jaar woont. Daarnaast geldt dat het plein geen Rembrandtplein mag worden, dat wordt overspoeld door toeristen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Wij hebben begrip voor de situatie waarin de betreffende woonbooteigenaren verkeren. Wij hebben eerder aangegeven zoveel mogelijk met de woonbooteigenaren van de woonboten die zijn wegbestemd in overleg tot een alternatieve locatie voor hun ligplaats te komen. Tevens is in de uitleg over de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid van het dagelijks bestuur in de toelichting opgenomen dat de wegbestemde woonbooteigenaren eerste keuze hebben uit de alternatieve ligplaatsen en het vinden van een alternatieve ligplaats voor ons de hoogste prioriteit heeft.

Voor zover in het vinden van een alternatieve locatie tot op heden niet is geslaagd, zien wij daarin geen aanleiding de wegbestemde ligplaatsen aan de Noordermarkt te handhaven. Te meer niet, daar de ligplaatsen - anders dan adressanten veronderstellen - niet primair zijn opgeheven vanwege de aanleg van een op- en afstaplocatie, maar omdat deze plek – al aangewezen in 2006 in de Visie op het Water – een bijzondere plek is in het centrum van Amsterdam, waar de relatie tussen de wal en het water hersteld dient te worden met het oog op het beschermde stadsgezicht. Om die reden is de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' ter plaatse opgenomen.

De vrees van adressanten voor overspoeling van het plein aan de Noordermarkt door toeristen deelt het dagelijks bestuur niet. Door een op- en afstaplocatie verandert er immers niets aan de Jordaan zelf. Horeca komt er als gevolg van een op- en afstaplocatie sowieso niet bij gelet op het Horeca Beleidsplan 2008 waarin ten aanzien van de Jordaan juist wordt gesteld dat uitbreiding van horeca ongewenst is.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek alsmede het algemene belang dat is gediend met handhaving van de gekozen op- en afstaplocatie vinden wij zwaarder wegen dan het individuele belang van de zoon van adressanten bij het kunnen blijven liggen met zijn woonboot.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 11, dhr. N. Ingen Housz

Adressant geeft aan het niet eens te zijn met het opheffen van zijn ligplaats aan de Prinsengracht 14p. Sinds 2006 bestaat onzekerheid over wat er met de ligplaats gaat gebeuren, hetgeen zijn leef- en woonplezier enorm heeft aangetast.

Daarnaast voorziet het bestemmingsplan niet in compensatie voor verplaatsing uit het Werelderfgoed gebied, hetgeen negatieve financiële consequenties zal hebben. Daarnaast wordt adressant aanzienlijk in zijn bewegingsruimte beperkt. Door de plannen van de gemeente is het schip onverkoopbaar geworden. Adressant verzoekt het bestemmingsplan te herzien en daarmee hem zijn vrijheid en woongenot terug te geven. Daarnaast stelt adressant het stadsdeel op voorhand aansprakelijk voor de schade die het opheffen van de ligplaats voor hem tot gevolg heeft.

Reactie van het dagelijks bestuur

Wij hebben begrip voor het feit dat sinds de vaststelling van de Visie op het Water waarin de Noordermarkt als bijzondere plek al is aangewezen, dit voor adressant een onzekere

periode heeft doen inluiden. Vanaf dat moment was immers bekend dat enkele boten waaronder die van adressant verplaatst zouden moeten worden.

Inmiddels is het bestemmingsplan dat als einddoel geldt voor de vastlegging van alle functies die op het water plaatsvinden in de fase dat het kan worden vastgesteld. De weging van het algemene belang bij het herstellen van de relatie tussen het water en de wal bij deze bijzondere locatie Noordermarkt en het belang van adressant bij het behoud van zijn ligplaats is niet in het voordeel van adressant geweest. Zoals eerder al aangekondigd heeft adressant samen met de andere eigenaren van te verplaatsen boten als eerste de keuze uit de alternatieve ligplaatsen die in het bestemmingsplan zijn aangegeven dan wel ligplaatsen die vrijkomen van boten die vrijwillig verplaatsen. Het heeft voor ons de hoogste prioriteit met de eigenaren van deze boten tot overeenstemming te komen.

Wat betreft de opmerking dat het bestemmingsplan niet voorziet in financiële compensatie voor verplaatsing, het volgende.

Nu woonboten geen onroerende zaken zijn en de regeling van een tegemoetkoming in planschade in de Wet ruimtelijke ordening zich beperkt tot onroerende zaken, is het stadsdeel niet gehouden te voorzien in een financiële compensatie voor verplaatsing. Daarnaast heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in een recente uitspraak - waar het ging om de verplaatsing van een woonboot bij de Hermitage - ten aanzien van het verzoek om nadeelcompensatie het volgende overwogen:

“Voor zover al moet worden aangenomen dat [appellant] schade heeft geleden, is er in een geval als hier aan de orde waarin om nadeelcompensatie is verzocht, alleen aanspraak op vergoeding indien de schade moet worden aangemerkt als buiten het normaal maatschappelijk risico vallende schade. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 16 november 2011 in zaak nr. 201100116/1/H2) gaat het bij het normaal maatschappelijk risico om algemene maatschappelijke ontwikkelingen en nadelen waarmee men rekening kan houden, ook al bestaat geen zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop deze zich zal concretiseren en de omvang van de nadelen die daaruit eventueel zullen voortvloeien.

Het dagelijks bestuur heeft, naar [appellant] niet heeft bestreden, ingevolge artikel 1.2.8, eerste lid, aanhef en onder c, van de Verordening op de haven en het binnenwater 2006 de bevoegdheid om een ligplaatsvergunning in te trekken of te wijzigen indien op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten intrekking of wijziging nodig is vanwege een belang, of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning of ontheffing is vereist. Gelet daarop had [appellant] redelijkerwijs rekening kunnen houden met de mogelijkheid dat haar woonschip op enig moment vanwege de intrekking of wijziging van de aan haar verleende ligplaatsvergunning, zou moeten worden verplaatst. Hiervoor bestaat te meer reden indien, zoals in het onderhavige geval, het gaat om een ligplaats in het centrum van Amsterdam. Een dergelijke ligplaats kan als nadeel hebben dat zich sneller ontwikkelingen kunnen voordoen die de intrekking van een ligplaatsvergunning en de verplaatsing van een woonschip noodzakelijk kunnen maken.”

Wij zijn van mening dat gelet hierop er ook geen aanleiding is aan te nemen dat het stadsdeel op grond van nadeelcompensatie aansprakelijk kan worden gesteld voor het verplaatsen van de vijf woonboten in het plangebied.

Conclusie

Wij zijn van mening dat voor zover adressant al schade zou leiden door de verplaatsing van zijn woonboot wij noch op grond van planschade noch op grond van nadeelcompensatie gehouden zijn tot vergoeding van schade.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 12, dhr. P. Nicolaï namens rederij 't Smidtje en Smidtje Holding BV

Namens adressanten wordt verzocht een wijziging aan te brengen op de plankkaart ter hoogte van de Amstel 126-130. Volgens adressanten is het ingetekende vlak niet groot genoeg en dient als maat te worden gehanteerd tot 10 meter uit de kade en een lengte van 22 meter. Dit in verband met het vervangen van een boot door een boot met een lengte van 21,35 meter.

Reactie van het dagelijks bestuur:

De aanvraag voor deze ligplaatsvergunning is ingediend en inderdaad vergund. Het is in overeenstemming met het uitgangspunt van dit bestemmingsplan alleen ligplaatsen op te nemen waar ligplaatsvergunningen voor zijn verleend.

Conclusie

Het individueel belang van adressant bij aanpassing van het bestemmingsplan weegt naar onze mening zwaarder dan het belang dat is gediend met handhaving van het ontwerpbestemmingsplan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren.

VERBEELDING

Wij stellen voor de ligplaatsaanduiding voor de grotere boot op de verbeelding te vergroten tot 21,50 meter.

Zienswijze van adressant vermeld onder 13, dhr. P. Nicolaï namens Rederij Belle B.V.

Volgens adressante is voor haar passagiersvaartuig Emma ter hoogte van de scheepswerf 't Kromhout in de Nieuwe Vaart geen ligplaatsbestemming opgenomen. Namens adressante wordt verzocht om het bestemmingsplan op dat punt aan te passen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het uitgangspunt van het bestemmingsplan Water is alleen voor die boten een ligplaats in het bestemmingsplan op te nemen waar ook een ligplaatsvergunning voor is verleend. Het beleid is er immers op gericht dat er geen extra bedrijfsvaartuigen in het centrum bij mogen komen. Voor onderhavige boot is geen ligplaatsvergunning verleend. Het gaat hier dus niet om een vergissing de boot niet op te nemen. Aan het verzoek van adressant kan dan ook geen gehoor worden gegeven.

Conclusie

Wij zijn van mening dat aan het algemeen belang dat is gediend met het handhaven van het huidige aantal boten met ligplaatsvergunningen meer gewicht toekomt dan het individuele belang van adressant om een ligplaats voor zijn bedrijfsvaartuig in het centrum te verkrijgen.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 14, dhr. D.M.P. Reichel

1. Adressant is het niet eens met de ligging van de plangrens te midden van de Singelgracht. Hij stelt voor de grens te verleggen naar de oever aan de zuidzijde zodat een eenduidiger beleid gevoerd kan worden. Nu zijn er twee beleidmakende instanties. Aangezien recentelijk ter hoogte van de Leidsekade de stadsdeelgrens vanwege de Singelgrachtgarage is aangepast, blijkt dat het niet zo gecompliceerd is.
2. Adressant voorziet problemen vanwege verschillend beleid voor twee oevers van dezelfde gracht. Mede vanwege het voornemen van de centrale stad in de toekomst ook voor pleziervaartuigen vergunningen te verlenen.
3. Adressant vraagt zich af hoe het stadsdeel kan vasthouden aan een standaard breedte in de hoofdgrachten. Als de Singelgracht ook een hoofdgracht is, hoe kan het stadsdeel dan de standaardbreedte aanhouden zonder de plangrens te verleggen?
4. Adressant stelt dat uit het onderzoek dat de GGD heeft gedaan, blijkt dat er wel degelijk sprake is van luchtverontreiniging van rondvaartboten.
5. Adressant stelt voor toe te voegen dat niet alleen het aantal bedrijfsvaartuigen niet mag uitbreiden, maar tevens te bepalen dat de capaciteit van bedrijfsvaartuigen (rondvaartboten) niet mag toenemen;
6. Adressant vraagt zich af of de stadsdelen Zuid en West het beleid van centrum gaan overnemen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad.1

De plangrens is afgestemd op de grenzen tussen de stadsdelen zoals vastgesteld door de gemeenteraad. Het al dan niet wijzigen van stadsdeelgrenzen is een bevoegdheid van de gemeenteraad en niet van de stadsdeelraad. De stadsdeelraad kan bij de vaststelling van het bestemmingsplan aan die stadsdeelgrens dus niets veranderen. Aan het verzoek van adressant kan dan ook geen gehoor worden gegeven. Het systeem van stadsdelen met ieder eigen bevoegdheden brengt met zich mee dat het beleid in dezelfde gracht inderdaad kan verschillen.

Ad. 2

Voor zover ons bekend is, heeft de centrale stad niet het voornemen om ligplaatsvergunningen voor pleziervaartuigen te gaan verstrekken. In de thans voorgestelde wijziging van de Verordening op het Binnenwater wordt het verlenen van ligplaatsvergunningen alleen maar als keuzemogelijkheid voor stadsdelen aangereikt. Het is aan ieder stadsdeel om daar wel of geen gebruik van te maken. Wij voorzien ondanks het feit dat er mogelijk verschillend beleid voor het innemen van een ligplaats kan bestaan aan beide zijden van de Singelgracht geen problemen.

Ad. 3

Wij gaan ervan uit dat adressant met standaardbreedte de breedte van de aanduidingsvlakken voor ligplaatsen bedoelt. In de Singelgracht wordt uitgegaan van een standaardbreedte voor aanduidingsvlakken van ligplaatsen van 6,5 meter. Op enkele uitzonderingen na wordt deze maat voor het gehele plangebied gehanteerd. De grens van het plangebied in de Singelgracht komt overeen met de stadsdeelgrens. Deze is vastgesteld door de Gemeenteraad. Zie hiervoor het antwoord onder ad. 1 van deze zienswijze.

Ad. 4.

Er wordt door ons ook niet ontkend dat er sprake is van verontreiniging. Verontreiniging vindt nu al plaats door wegverkeer, varende schepen en er is een achtergrondconcentratie aan verontreiniging. In de nieuwe situatie komen daar lokaal extra emissies bij door het aanmeren en wegvaren van boten met emissies. De GGD vindt dit vanuit gezondheidsoogpunt onwenselijk, ongeacht hoe hoog de concentraties dan precies zijn. Voor de besluitvorming is echter van belang dat wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit (opgesteld om de burgers te beschermen), en daarnaast natuurlijk dat een goede belangenafweging wordt gemaakt. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van grenswaardenoverschrijdingen bij woningen of woonboten en de op- en afstaplocaties wettelijk (gezien vanuit luchtkwaliteit) kunnen. Bij het in kaart brengen van de luchtkwaliteit is rekening gehouden met de som van de achtergrondconcentratie, de bijdrage van wegverkeer, de bijdrage van rondvarende schepen en de bijdrage van aan- en afmerende schepen. Er is waar mogelijk gekozen voor worstcase aannames zodat niet aannemelijk is dat de berekende concentraties een onderschatting zijn.

Ad. 5

Het voorstel van adressant kan niet worden overgenomen. Het bestemmingsplan regelt immers niet de omvang van bedrijfsvaartuigen. Dat is bepaald in de Bootrichtlijnen 2008. Voor het voorstel om de capaciteit van rondvaartboten niet uit te breiden is geen basis in het bedrijfsvaartuigenbeleid, want het aantal toegestane personen op een bedrijfsvaartuig is nergens vastgelegd in het bedrijfsvaartuigenbeleid.

Ad.6

Op de vraag of de stadsdelen Zuid en West het beleid van het stadsdeel centrum gaan overnemen, kunnen wij geen antwoord geven. Het is aan die stadsdelen om daarover te beslissen.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend bij het handhaven van het ontwerpbestemmingsplan is van groter gewicht dan het belang van adressant bij het aanpassen daarvan in de door hem voorgestelde zin.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 15, dhr. M. Schinkel

1. Volgens adressant mist het bestemmingsplan de nodige onderbouwing en nadere specificatie wat betreft de ligplaatsen nabij historische bruggen. Hoewel uit de inspraakreacties blijkt dat het stadsdeel wenst vast te houden aan een besluit van B&W uit 2001 dat bestaande boten op ligplaatsen binnen 10 meter van historische bruggen mogen blijven liggen en mogen worden vervangen of verbouwd, biedt het bestemmingsplan daarvoor geen houvast, hetgeen rechtsonzekerheid voor woonbootbewoners met zich meebrengt.
2. Het bestemmingsplan geeft nauwelijks onderbouwing om welke redenen boten binnen 10 meter van historische bruggen ongewenst zijn en ook niet voor de ratio om orden van bruggen te wijzigen. Adressant noemt de volgende argumenten die pleiten voor het handhaven van ligplaatsen binnen 10 meter van historische bruggen.
 - a. De orde van historische bruggen is willekeurig en kan zonder onderbouwing worden gewijzigd;
 - b. Historisch gezien vormt de oksel van de brug een gewilde ligplaats;
 - c. Het bestemmingsplan bevat geen omschrijving in welke gevallen de ligplaatsen binnen 10 meter de zichtlijn negatief beïnvloed;
 - d. Er is geen onderscheid tussen bruggen parallel aan het water (bij kruisend water) en haaks op het water;
 - e. Er is geen onderscheid tussen brede en smalle bruggen en niet tussen brede en smalle wateren.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Het bestemmingsplan beoogt niet de ligplaatsen dichterbij dan 10 meter bij een historische brug (orde 1) geheel of gedeeltelijk weg te bestemmen. Verplaatsing vindt uitsluitend plaats op basis van vrijwilligheid. Het bestemmingsplan is een plan waarin alleen objectiveerbare ruimtelijke en planologische criteria opgenomen kunnen worden. Om die reden is het niet mogelijk 'vrijwilligheid' als criterium op te nemen bij de regels die zien op de wijzigingsbevoegdheid. In de toelichting op het bestemmingsplan zal worden verduidelijkt dat verplaatsing alleen op vrijwillige basis zal gebeuren. De toelichting zal op dit punt worden aangevuld.

Omdat boten die dichterbij dan 10 meter bij een historische brug liggen alleen op vrijwillige basis verplaatst worden, veroorzaakt de wijzigingsbevoegdheid geen rechtsonzekerheid.

Wij zijn van mening dat de keuze om deze wijzigingsbevoegdheid op te nemen in het bestemmingsplan in de eerste alinea van hoofdstuk 4.2.5 van de toelichting op het bestemmingsplan voldoende onderbouwd is. Daar is het volgende er over opgenomen: *“Bruggen en sluizen zijn belangrijke ruimtelijke elementen die de structuur van de Amsterdamse binnenstad mede bepalen en vormen beeldbepalende elementen van de historische binnenstad. De bruggen en sluizen zijn in dat verband ook gewaardeerd (zie paragraaf 4.3) Om het beschermde stadsgezicht te waarborgen is één van de doelen van dit bestemmingsplan het zicht op deze bouwwerken te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren.”*

Ad. 2 a.

De waardering van de bruggen is gebaseerd op nauwkeurige observatie en onderzoek, gedaan door het stadsdeel in samenspraak met Bureau Monumentenzorg en Archeologie. In een enkel geval is een brug opgewaardeerd naar de status van monument. Vanwege nieuw beleid aangaande de waardering van de periode van de wederopbouw zijn bruggen uit deze periode nu ook gewaardeerd, in plaats van te worden aangeduid als nieuwbouw.

Ad. 2 b.

Wij zijn van mening dat binnen een rak geen hiërarchie is aan te wijzen tussen goede en minder goede aanleglocaties. De kademuur bij de brug is hoger.

Ad. 2 c en e.

Bij de wijzigingsbevoegdheid is inderdaad geen onderscheid gemaakt tussen verscheidene situaties. Het is ons niet helemaal duidelijk waar adressant op doelt. Wij zijn van mening dat ongeacht de breedte en de hoogte van de brug en ongeacht de breedte van de gracht, door boten die dichterbij een brug zijn afgemeerd de zichtbaarheid van de brug vermindert.

Ad. 2 d.

Er wordt inderdaad geen onderscheid gemaakt tussen bruggen haaks over het water en bruggen parallel aan het water (bij kruispunten). Vanuit de wal gezien is de visuele impact van boten die zich in de nabijheid van een ‘haakse’ brug bevinden groter dan die van een boten bij een ‘parallelle’ brug. Toch verbetert de ruimtelijke kwaliteit als ook boten bij een ‘parallelle’ niet dichterbij de brug zijn afgemeerd. Om deze reden kan de wijzigingsbevoegdheid voor alle situaties worden toegepast.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend bij het handhaven van de mogelijkheid om op vrijwillige basis 10 meter afstand tot historische bruggen te verkrijgen vinden wij zwaarder wegen dan het individuele belang van adressant bij het aanpassen daarvan in de door hem voorgestelde zin.

Voorstel:

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

TOELICHTING

Wij stellen voor de toelichting in paragraaf 6.4.2.1 en 6.4.2.3 aan te passen, zodat duidelijker wordt dat verplaatsingen bij historische bruggen en in drukke rakken op vrijwillige basis gebeurt.

Zienswijze van adressant vermeld onder 16, Classic Boat Dinners dhr. F.A. Bax

Adressant verzoekt nog een ligplaats in te tekenen achter de ligplaats voor zijn salonboot aan de Achtergracht 28g. Volgens adressant zijn er geen nautische bezwaren.

Reactie van het dagelijks bestuur

De ligplaats van deze salonboot is onlangs onderwerp geweest van een bezwaarschriftenprocedure. De uitkomst in deze procedure is dat er op zich wel een ligplaats zou moeten worden toegekend aan de bewuste salonboot, maar niet op de locatie zoals adressant dat wenst. De boot blijkt na overleg hierover met Waternet in het doorvaartprofiel te liggen, hetgeen niet is toegestaan. Dit geldt overigens ook voor de andere salonboot die al ingetekend stond op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan. Gelet op het belang dat is gediend met een veilig en efficiënt gebruik van het water, is het in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet verdedigbaar een met de doorvaartprofielen strijdige situatie op te nemen in het bestemmingsplan en op die manier te legaliseren en te laten voortbestaan.

Adressant is in het kader van de bezwaarschriftprocedure door ons gewezen op de mogelijkheid om beide salonboten aan de voorzijde van de woonboot tussen boot en brug af te meren. Hier is voldoende ruimte aanwezig en dit levert geen strijd met de doorvaartprofielen op. In de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan was deze locatie al ingetekend als ligplaats voor woonboten of bedrijfsvaartuigen. Deze bestemming dient te worden gewijzigd ten behoeve van de twee varende bedrijfsvaartuigen van adressant. Één salonboot waarvoor al een ligplaats-aanduiding was opgenomen, dient te worden verplaatst, één waarvoor nog geen ligplaatsaanduiding was opgenomen wordt extra opgenomen.

Conclusie

Wij vinden dat adressant een belang heeft bij aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan door op de verbeelding van twee aanduidingen voor varende bedrijfsvaartuigen op te nemen. Dit weegt zwaarder dan het handhaven van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren voor wat betreft de niet op de verbeelding opgenomen ligplaats van de 2^e salonboot van adressant en voor het overige ongegrond te verklaren.

VERBEELDING

Wij stellen voor de verbeelding aan te passen zodanig dat:

- De opgenomen ligplaats 'swa-vbv' uit het doorvaartprofiel wordt gehaald en te situeren voor de boot in het aanduidingsvlak 'swa-lp' en ten behoeve van die plek de aanduiding 'swa-lp' te wijzigen in 'swa-vbv' ten behoeve van maximaal 2 varende bedrijfsvaartuigen.

Zienswijze van adressante vermeld onder 17, mevr. E. Unger namens de personen die onderdeel uitmaken van de belangengroep, opgenomen in bijlage 6 bij deze Nota van beantwoording)

Namens adressanten ca. 110 personen en ondernemers is een zienswijze ingediend. De zienswijze richt zich tegen:

- de aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstapvoorziening' in het water van de Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt;
- het aanmerken van de locatie Noordermarkt als bijzondere plek binnen de bestemming 'Waarde – Landschap';
- het wegbestemmen van twee 'historische' schepen die er nu liggen.

De bezwaren zijn als volgt samengevat weer te geven.

1. De balans in het gebruik van de Noordermarkt en het evenwicht tussen horeca- en woonfunctie wordt verstoord als gevolg van een op- en afstapvoorziening voor passagiers- en goederenvaart. De Noordermarkt zal verworden tot een toeristische entree voor de Noordelijke Jordaan. Het zal leiden tot ongewenste ontwikkelingen zoals, toename horeca op het plein en andere op toeristen gerichte voorzieningen. Gevreesd moet worden voor het gebruik door één reder van de op- en afstapvoorziening, gezien het in de toelichting genoemde gereguleerde medegebruik. Genoemd wordt Canal Company die bouwwerken erbij zal plaatsen zoals ook bij het Anne Frankhuis, de Westermarkt en tegenover het Rijksmuseum.
2. Het wegbestemmen van twee historische schepen doet afbreuk aan de pleinfunctie. Het aanwijzen van de Noordermarkt als plek met een bijzondere ruimtelijke relatie tot het water is vanuit historisch perspectief onzin. In de toelichting wordt de aanwijzing Noordermarkt als bijzondere plek ten onrechte beargumenteerd met het belang dat is gediend met het behoud van het beschermde stadsgezicht en het behoud van de grachtengordel als werelderfgoed.
3. In de toelichting staan tegenstrijdige zaken. Enerzijds staat er dat twee schepen wegbestemd zijn aan de Noordermarkt om de bestemming 'Waarde - landschap' te kunnen realiseren. Anderzijds vermeldt de toelichting dat door schepen de relatie met het water wordt versterkt. Bovendien wordt het zicht op het water belemmerd door geparkeerde auto's. Zelfs als het zicht op het water niet zou worden belemmerd door auto's zal het zicht door voortdurend aan- en afvarende passagiers- en goederenvervoerboten worden belemmerd. Het wegbestemmen van twee historische schepen die bijdragen aan het beschermde stadsgezicht en het werelderfgoed is niet aanvaardbaar.
4. De strook die vrij wordt gemaakt bedraagt ca. 80 meter terwijl de op- en afstapvoorziening een lengte heeft van 40 of 20 meter, dat is dus twee tot viermaal meer.
5. Namens adressanten worden alternatieve locaties genoemd in plaats van die aan de Noordermarkt:
 - bestaande grote houten steiger ter plaatse van de Rode Hoed;
 - Brouwersgracht ter hoogte van de Herenmarkt;
 - Prinsengracht ter hoogte van het Anne Frankhuis;
 - de originele waterstoep hoek Prinsengracht/Brouwersgracht;
 - Westerdok, ook voor vrachtvervoer;
6. In de uitgevoerde onderzoeken wordt niet eenduidig de gebruiksfrequentie van de op- en afstapvoorziening weergegeven. Alleen het onderzoek Drukke op de

Prinsengracht gaat uit van feitelijke telling, de andere rapporten gaan uit van onrealistische veronderstellingen. De onderzoeksbureaus zijn bij hun onderzoeken naar de planeffecten niet uitgegaan van deze tellingen.

7. Uit het onderzoek naar de geluidhinder blijkt dat de richtwaarde uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening wordt overschreden in geval van luid sprekende of schreeuwende passagiers. De stelling dat dat zich niet snel zal voordoen, wordt door adressanten op grond van hun ervaringen niet onderschreven. In het onderzoek wordt van te lage aantallen rondvaartboten per uur uitgegaan. Op basis van zorgvuldig feitelijk onderzoek moet opnieuw de geluidsbelasting worden berekend.
8. Adressanten hebben hun twijfels over de waarde en de conclusies uit de luchtkwaliteitonderzoeken, omdat:
 - alleen onderzoek is verricht naar de stoffen PM10 en NO2, ook de uitstoot van andere in de wet genoemde stoffen moet gebeuren;
 - er is gemeten bij een niet bestaande locatie;
 - er wordt uitgegaan van een vaarsnelheid van 7,5 km/u terwijl die regelmatig wordt overschreden;
 - uit het rapport Drukke op de Prinsengracht blijkt dat op zomerse dagen 60 à 70 boten per uur bij de kruising prinsengracht/Brouwersgracht varen waarvan 25% passagiersvervoer. Gelet hierop zal het maximum aantal van 187 (en dus de grenswaarde NO2) geregeld worden overschreden;
 - In het onderzoek is geen rekening gehouden met de piekbelasting. Op drukke momenten zal een rij van rondvaartboten ontstaan, waardoor de emissies hoger dan berekend zullen zijn;
 - in het onderzoek is geen rekening gehouden met een hogere uitstoot bij afremmen, gas geven en draaien van schepen bij aan- en afmeren.
9. Adressanten verwijzen naar een reactie op het onderzoek van prof. dr. L. Reijnders. Zijn reactie luidt samengevat als volgt:
 - het CARII model gebruikt geschatte achtergrondconcentraties, het is niet transparant hoe deze zijn vastgesteld. Er is sprake van een ernstige onderschatting;
 - Bij de gehanteerde NO2 emissies door boten is er aan voorbij gegaan dat deze hoger is bij het aan- en afmeren dan bij varen op constante snelheid;
 - Bij het berekenen van de concentraties fijnstof is gebruik gemaakt van een berekende achtergrond waarvan het onzeker is of die klopt met de werkelijke achtergrond en aannamen omtrent aan- en afmerende boten die waarschijnlijk leiden tot een onderschatting van de uitstoot van fijn stof;
 - In redelijkheid mag de norm overschrijding van een daggemiddelde van 50 microgram PM10 niet worden gebruikt. De kans op een relatief intensief scheepvaartverkeer is groot op de dagen dat ook de kans op overschrijding van 50microgram fijnstof per m³ lucht groot is;
 - de relatie tussen het berekende gemiddelde concentratie fijnstof en de overschrijdingskans 35 dagen norm is niet in overeenstemming met de werkelijkheid. Volgens de rapportage zou een overschrijding van de norm in Amsterdam in 2011 onmogelijk zijn geweest. Uit een meetpunt van de RIVM A10 west bleek echter de norm met 5 dagen te zijn overschreden.
10. Er heeft geen onderzoek plaats gevonden naar de verkeerskundige aspecten als gevolg van de aanleg van de op- en afstapvoorzieningen. Adressanten wijzen er op

dat op- en afstappende personen aan de Prinsengracht aan beide zijden tussen zij aan zij geparkeerde auto's en tweerichtingsverkeer moeten oversteken. De op- en afstapvoorziening zal leiden tot gevaarlijke situaties door aankomende en vertrekkende passagiers. Hetzelfde geldt voor het laden en lossen van goederen. Overslag van goederen op een heftruck, steekkar of een auto zal tot opstoppen leiden.

11. Er is geen onderzoek gedaan naar de nautische gevolgen van de op- en afstapvoorzieningen. Volgens adressanten zal het grote aantal boten op drukke dagen tot nautische problemen leiden door wachtende en kerende boten in de gracht. Adressanten hebben een advies van een vaarschoolhouder ter ondersteuning van argumenten overgelegd;
12. Het planschadeonderzoek is niet deugdelijk. Onderzocht had moeten worden wat de aanwezigheid van een op- en afstapvoorziening betekent voor de waarde van omliggende woningen. Onderzocht is wat de planologische effecten zijn van de aanwezigheid van een op- en afstapvoorziening. De hinder door asociaal gedrag en de daarmee gepaard gaande waardevermindering is een direct gevolg van de nieuwe gebruiksmogelijkheid en dient als planschade vergoed te worden.
13. Waar in het onderzoek wordt geconcludeerd dat nadeelcompensatie aan de orde is, maar de waarde van de boten als zodanig niet zal dalen, getuigt dat van een gebrek aan deskundigheid omtrent de waardebepaling van woonboten. Ook de schade van de twee woonbooteigenaren die moeten verplaatsen komt in aanmerking voor nadeelcompensatie, ook al vallen ze buiten de wettelijke planschaderegeling.
14. Waar het stadsdeel ervan uitgaat dat ligplaatsvergunningen kunnen worden ingetrokken, gaat het stadsdeel er aan voorbij dat rechtmatige intrekking alleen kan plaatsvinden met financiële compensatie van de eigenaren. De waarde van een ligplaats wordt immers bepaald door woonboot en ligplaats tezamen. Adressante meent dan ook dat er in de toelichting de schadeposten voor nadeelcompensatie begroot moeten worden;
15. De (on)mogelijkheid van de handhaving van hetgeen met het bestemmingsplan wordt beoogd dient in het bestemmingsplan te worden beschreven. Adressante stelt dat de handhaving capaciteit bij politie en Waternet nu al onvoldoende is, terwijl het aantal overlastklachten jaarlijks toeneemt.
16. De wijzigingsbevoegdheid om de maximale afmeting van een op- en afstapvoorziening te vergroten maakt het mogelijk dat de op- en afstapvoorziening aan de Noordermarkt wordt vergroot en voorzien van een steiger met bouwwerken. De wijzigingsbevoegdheid die het mogelijk maakt om na verlening van een omgevingsvergunning overal in het plangebied op- en afstapvoorzieningen mogelijk te maken is in strijd met de rechtszekerheid en onaanvaardbaar.
17. Het in het bestemmingsplan opgenomen overgangsrecht voor grond en bouwwerken geldt niet voor het water. Dat betekent dat woonboten die in het bestemmingsplan zijn wegbestemd niet onder het overgangsrecht vallen. De door het stadsdeel in het verleden gestelde gelijkwaardigheid tussen wonen op de wal en op het water, is losgelaten, waar het stadsdeel stelt dat ligplaatsvergunningen van woonboten kunnen worden ingetrokken als niet vrijwillig wordt meegewerkt aan verplaatsing. Dit is in strijd met artikel 1 van de Grondwet, het recht op gelijke behandeling.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie gegeven op zienswijze 3 ad. 1. De vrees voor de bouw van bouwwerken bij de op- en afstaplocaties is eveneens ongegrond. Het gaat hier immers om openbare op- en afstaplocaties. Bij de te realiseren op- en afstaplocaties mogen geen bouwwerken of borden worden geplaatst. Wij vinden het ten behoeve van de informatievoorziening over de lijndiensten wel noodzakelijk dat er een uniform informatieobject wordt geplaatst, waar enerzijds informatie over het vervoer over water en anderzijds informatie over de omgeving te vinden is. Tevens dient dit uniforme object ervoor om een openbare op- en afstaplocatie te herkennen. Dit uniforme object moet nog worden ontwikkeld. Totdat dit ontwikkeld is, zullen er wel tijdelijke borden worden toegestaan van de lijndiensten.

Ad. 2

Voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie gegeven op zienswijze 3 ad. 2. In aanvulling daarop merken wij op dat adressant gelijk heeft dat verplaatsingen van woonboten niet noodzakelijk zijn in verband met de aanwijzing van de grachtengordel tot UNESCO werelderfgoed. De toelichting wordt op dit punt aangepast.

Ad. 3

Wij zijn het met adressante niet eens dat in de toelichting tegenstrijdige zaken staan. Het verbeteren van het zicht op het water in de drukke rakken is van een geheel andere orde dan het vrijmaken van kades bij de bijzondere plekken om de relatie tussen wal en water te herstellen. Verder merken wij op dat het bestemmingsplan Water geen onderscheid maakt tussen niet-historische schepen en historische schepen. In het kader van het beschermde stadsgezicht is dat onderscheid ook niet van belang omdat schepen roerende zaken zijn. In het kader van het beschermde stadsgezicht is het onderscheid tussen schepen en arken wel van belang op die plaatsen waar de gronden als dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' zijn aangewezen. De wijze waarop de gronden in die zichtlijn in gebruik zijn, is van belang voor het stadsgezicht. Bij het zien van een schip ontstaat de perceptie van water. Aangezien de Amsterdamse wateren een fundamenteel onderdeel uitmaken van het beschermde stadsgezicht zijn wij van mening dat het om die reden gerechtvaardigd is, de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' op te nemen daar waar zich belangrijke zichtlijnen bevinden en te bepalen dat bij vervanging van een binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' gelegen ark, deze alleen door een schip mag worden vervangen. Wat betreft de opmerking dat het zicht op het water wordt belemmerd door geparkeerde auto's verwijzen wij voor een inhoudelijke reactie hierop naar ons antwoord op zienswijze 26 ad. 1.

Ad. 4

De strook die de dubbelbestemming 'Waarde – landschap' heeft is anders dan adressante aangeeft 40 meter breed. Deze afstand is beschouwd als een voldoende ruime afstand om de relatie tussen het plein en het water te herstellen. De afstand is tevens voldoende om de betreffende vrijgekomen strook dienst te laten doen als op- en afstaplocatie. In de betreffende strook liggen twee woonboten. Een woonboot ligt er gedeeltelijk in en een woonboot voor ca. de helft. Om de bestemming te kunnen realiseren moeten beide

ligplaatsen worden vrijgemaakt. Feitelijk ontstaat daardoor echter meer ruimte omdat er niet anderhalve boot verplaatst kan worden.

Ad. 5

De locaties die door adressante worden genoemd om mensen in- en uit te laten stappen en/of goederen te laden en lossen als alternatief voor de geplande locatie aan de Noordermarkt zijn relatief gezien te ver verwijderd van de Noordermarkt. De steiger in de Keizersgracht ter hoogte van de Rode Hoed is ongeveer 330 meter verwijderd van de Noordermarkt. De Herenmarkt is op 430 meter hier vandaan. Het Anne Frankhuis 480 meter en het Westerdok is ongeveer 600 meter verwijderd van de beoogde locatie aan de Noordermarkt. De net om de hoek bestaande watertrap op de hoek van de Prinsengracht en Brouwersgracht is enkele jaren geleden gesloten voor alle passanten vanwege de slechte staat van de trap en de nautische onwenselijkheid dat hier rondvaart- of goederenboten afmeren.

Ad. 6

Er is bij de onderzoeken uitgegaan van een worstcase scenario. Er is bekeken hoeveel rondvaartboten en goederenboten er per uur maximaal zullen aanmeren. Deze cijfers zijn bepaald aan de hand van zomerdienstregelingen van de bestaande lijndiensten. Deze cijfers zijn ook geverifieerd bij de rederijen die lijndiensten uitvoeren en door hen realistisch bevonden.

Anders dan adressante stelt is bij de onderzoeken steeds uitgegaan van worstcase scenario's. Zo is bijvoorbeeld in het luchtkwaliteitsonderzoek ook gekeken naar een worstcase variant waarin rekening gehouden is met 6 dieselboten die emissie uitstoten en twee emissievrije boten, terwijl er feitelijk geen 6 dieselboten per uur zullen afmeren. De gemiddelde tijdsduur die een boot nodig heeft om aan te meren, personen in of uit te laten stappen en weer weg te varen bedraagt 7 minuten. Het gebruik van de voorziening is gelimiteerd door het maximum dat binnen een uur daar feitelijk gezien gebruik van kan maken.

Ad. 7

Omdat een wettelijk kader om de gevolgen van de aanleg van een op- en afstaplocatie aan te toetsen ontbreekt, zijn de gevolgen onderzocht aan de hand van wel bestaande kaders. Daarbij is aan de hand van drie bestaande kaders de geluidssituatie onderzocht, te weten het omgevingsgeluid, de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (Hilv) en het Activiteitenbesluit. Alleen als gekeken wordt naar de berekening op basis van het Hilv, zou overschrijding van de in het Hilv voorgestelde geluidsnormen kunnen plaatsvinden. Het Hilv is echter geen wettelijk kader maar een hulpmiddel bij het voorkomen of beperken van hinder door industrielawaai. Naar onze mening is het gebruik van een op- en afstaplocatie niet te vergelijken met hinder veroorzaakt door industrie en staat het Hilv zover af van potentiële overlast van een op- en afstaplocatie dat het al dan niet toestaan van een op- en afstaplocatie op grond van een toetsing aan het Hilv geen juiste benadering van de situatie zou zijn.

Als gekeken wordt naar het omgevingsgeluid dan geldt dat gezien het referentieniveau het gebruik van de op- en afstaplocaties een relatief geringe of zelfs geen bijdrage levert aan het heersende omgevingsgeluid.

Als de situatie wordt beoordeeld aan de hand van de normen geldend op grond van het Activiteitenbesluit, is er in geen van de situaties sprake van een overschrijding van de toegestane normen. De reden daarvan is dat stemgeluid van mensen niet in de beoordeling betrokken hoeft te worden.

Wij zijn van mening dat in deze situatie de berekening aan de hand van het Hilv niet doorslaggevend kan zijn voor de beantwoording van de vraag of een op- en afstaplocatie in verband met een goede ruimtelijke ordening, meer in het bijzonder het woon- en leefmilieu, op een bepaalde plek aanvaardbaar is.

Het is eerder logisch aansluiting te zoeken bij de onderzoeksresultaten op grond van het Activiteitenbesluit omdat potentiële overlast van een op- en afstaplocatie het meest lijkt op de eventuele overlast veroorzaakt door inrichtingen, waarvoor ter bescherming van een goed woon- en leefmilieu in het Activiteitenbesluit grenswaarden zijn opgenomen. De feitelijke op- en afstapvoorziening maakt het niet mogelijk om daarop te verblijven. Als er al sprake is van pratende of schreeuwende mensen tijdens het in – of uitstappen is dat steeds van korte duur. Een situatie die zich in de binnenstad van Amsterdam overal kan voordoen.

Wat betreft de opmerking dat feitelijk onderzoek gedaan moet worden, geldt dat er geen feitelijk onderzoek gedaan kan worden naar aantallen van lijndiensten die zullen aanmeren en vertrekken, omdat de voorzieningen er nog niet zijn. Zoals door rederijen is aangegeven, is het daadwerkelijke gebruik van de op- en afstaplocatie afhankelijk van de economische tijd en de daaruit voortkomende vraag.

Ad. 8

Over de opmerkingen ten aanzien van het luchtkwaliteitsonderzoek merken wij het volgende op. In een aantal zienswijzen is kritiek geuit op het luchtkwaliteitsonderzoek en werd verwezen naar een onderzoek dat de GGD zou hebben uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan hebben wij de GGD om een reactie op het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek gevraagd. (bijlage 1 bij de Nota van Beantwoording)

Uit het antwoord van de GGD (bijlage 2 bij de Nota van Beantwoording) blijkt dat deze in geen geval voorstander is van het vergroten van het aantal op- en afstaplocaties nabij woningen in verband met de toename van uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van het manoeuvreren van dieselboten tijdens het aanmeren en wegvaren. Uit het antwoord blijkt dat de GGD de situatie bekijkt vanuit gezondheidsoogpunt en in dat verband de vraag of aan de wettelijke grenswaarden al dan niet kan worden voldaan niet relevant vindt.

Wij dienen echter bij het antwoord op de vraag of een ruimtelijke ontwikkeling gelet op de gevolgen voor de luchtkwaliteit aanvaardbaar is, wel de grenswaarden in acht te nemen die zijn gesteld in de Wet luchtkwaliteit. De daarin opgenomen grenswaarden zijn immers door de wetgever vastgesteld ten behoeve van de bescherming van de volksgezondheid in relatie tot het toestaan van ruimtelijke ontwikkelingen.

In haar reactie op het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek heeft de GGD aangegeven dat zij van mening is dat met het rapport niet op een betrouwbare wijze het effect op de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de op- en afstaplocaties kan worden vastgesteld, omdat de berekeningen zijn uitgevoerd op basis van rekenmodellen die daarvoor niet

geschikt zouden zijn. Een onderbouwing waarom dit niet geschikt is voor aan- en afmerende schepen ontbreekt echter.

Naar aanleiding van de zienswijzen en de opmerkingen van de GGD hebben wij het adviesbureau verzocht het luchtkwaliteitsonderzoek opnieuw uit te voeren. De opmerkingen van de GGD hebben aanleiding gegeven de uitgangspunten ten aanzien van de modellering van de bijdrage van doorgaande schepen en de aan- en afmerende schepen aan te passen. Daarbij zijn de uitgangspunten naar aanleiding van de opmerkingen van de GGD en de zienswijzen aangescherpt en waar mogelijk nog meer worst case ingestoken. De conclusie blijft echter dat gelet op de gevolgen voor de luchtkwaliteit de op- en afstaplocaties aanvaardbaar zijn en niet tot een overschrijding van de wettelijk gestelde grenswaarden leiden.

Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de door adressanten geuite twijfels over de conclusies uit het luchtkwaliteitsrapport.

- Naast de onderzochte stoffen volgt uit de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (uitspraak 200400323/1 van 9 februari 2005) dat de grenswaarden voor C₆H₆, SO₂, Pb en CO in Nederland niet apart meer onderzocht hoeven te worden omdat de concentraties van deze stoffen zich al enkele jaren ruim onder de grenswaarden bevinden.
- In het luchtkwaliteitsrapport dat bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag, stond een onjuiste omschrijving van de onderzochte locatie (locatie 46, Prinsengracht, tussen Brouwersgracht en Herenstraat) dit moet zijn “tussen Brouwersgracht en Prinsenstraat” en is aangepast in het meest recente onderzoeksrapport.
- De gemiddelde snelheid is gebruikt om de emissie per uur, zoals bekend bij Waternet, om te kunnen rekenen naar een gemiddelde emissie per km. Als er sneller gevaren wordt, dan wordt de emissie per km kleiner (immers meer kilometers afgelegd in datzelfde uur). Als de snelheid inderdaad regelmatig hoger is dan 7,5 km, dan betekent het dat de gehanteerde emissies per km een overschatting zijn (worst case).
- Het rapport drukte op de gracht is juist gebruikt om in te schatten wat het aantal vaarbewegingen op drukke locaties is (zie toelichting en bijlage in rapport). De gehanteerde aantallen volgen dus juist uit de tellingen. De berekeningen zijn vervolgens uitgevoerd op basis van een gemiddelde dag in het jaar voor een drukke locatie, rekening houdend met drukke dagen in de zomer en rustigere dagen in de winter. Dit is redelijk omdat de luchtkwaliteit jaargemiddeld wordt berekend. Als voor de luchtkwaliteit zou worden uitgegaan van 1 piekdag in de zomer zou dat een onrealistisch beeld en enorme overschatting geven van de effecten op de luchtkwaliteit.
- In het onderzoek is inderdaad geen rekening gehouden met ‘filevorming’. Aangenomen is dat de varende schepen niet middenin de vaarweg stil gaan liggen. Daarnaast zullen niet alle boten met passagiers of goederen ter plaatse aanmeren. Met de 34 inmiddels uitgevoerde en in gebruik zijnde op- en afstaplocaties hebben we deze ervaring ook niet. De vraag is dan ook of de stelling van adressanten reëel is. De vraag komt ook aan de orde in het advies van de nautisch adviseur van Waternet. Uit zijn advies blijkt dat alleen als de locatie voor algemeen gebruik beschikbaar komt de kans vrij groot is dat schepen met bestemming Noordermarkt moeten wachten omdat de locatie bezet is. Een feit is echter dat de betreffende locatie alleen gebruikt zal mogen worden door de professionele beroepsvaart en niet voor algemeen gebruik mede ten behoeve van de pleziervaart. Net als bij de

bestaande op- en afstaplocaties zal ter plaatse een verbodsbord worden geplaatst dat afmeren alleen is toegestaan voor vergunninghouders. Dat er filevorming zal gaan ontstaan is naar onze mening dan ook niet waarschijnlijk.

- Bij het laatst uitgevoerde onderzoek zijn de uitgangspunten nader uitgewerkt en is onderscheid gemaakt tussen: aan komen varen (hoger motorvermogen dan bij varen), stilliggen (lager motorvermogen dan bij varen maar ook hogere emissiefactor) en wegvaren (hoger motorvermogen dan bij varen). Voor de totale gehanteerde emissie blijkt dat overigens niet veel verschil uit te maken, omdat eerst gedurende de volle 7 minuten gerekend was met een motorvermogen behorende bij varen. Dit leidde voor voor afremmen en wegvaren inderdaad tot een onderschatting van emissies, maar voor het stilliggen leidde het juist tot een overschatting van de emissie.

Ad. 9

De reactie van dhr. Rijnders betreft vooral het in twijfel trekken van de officiële achtergrondconcentraties zoals ook opgenomen in de rekenmodellen. Hierna zal worden ingegaan op de in de samenvatting genoemde punten.

- Dhr. Rijnders doelt hiermee op een aspect dat los staat van het onderzoek zelf. De in het CARII model gebruikte achtergrondconcentraties zijn wettelijk vastgestelde achtergrondgegevens die gebruikt moeten worden bij besluitvorming. Voor de toekomst geldt nu eenmaal dat het niet anders mogelijk is dan van prognoses uit te gaan.
- Voor een reactie op dit onderdeel verwijzen wij naar de opmerking hierover onder ad. 8. Omdat bij het stilliggen de emissie juist was overschat, was de totale emissie een overschatting en geen onderschatting. Het onderzoeksrapport is aangepast en hierin is onderscheid gemaakt tussen remmen/wegvaren en stilliggen (meer precieze benadering).
- In antwoord hierop zijn wij van mening dat de wettelijke achtergrond die gebruikt moet worden gebruikt is. Voor de toekomst blijft het onzeker of de berekeningen gaan kloppen. Aannames zijn waar mogelijk juist worst case benaderd. In zijn reactie geeft dhr. Reijnders overigens niet aan welke aannames tot een onderschatting leiden.
- Deze stelling van dhr. Reijnders is niet nader onderbouwd en is ook niet zomaar waar. Dagoverschrijdingen worden veelal bepaald door bijvoorbeeld het buitenland en specifieke weersomstandigheden. Er is gekozen voor deze benadering in analogie met de lijnbronbenadering, omdat zo het aantal dagoverschrijdingen kon worden geschat ten gevolge van de som van alle bijdragen.
- De statistische relatie is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De statistische relatie is alleen gebruikt om ook over de cumulatieve situatie een uitspraak te kunnen doen (cumulatie kan alleen met jaargemiddelde resultaten, los berekende overschrijdingsdagen kunnen nou eenmaal niet bij elkaar worden opgeteld). Overigens merken wij hierbij nog op dat uit de losse rekenresultaten (dus ook uit de uur bij uur berekeningen) blijkt dat er geen sprake is van overschrijdingen.

Dhr. Rijnders stelt dat het aantal dagoverschrijdingen onderschat wordt door uit te gaan van de formule die bij rekenmethode 1 wordt bepaald.

Conform de wettelijke standaard rekenmethode 1 en 2 is in het onderzoek het aantal dagoverschrijdingen bepaald op basis van de berekende jaargemiddelde concentratie. De relatie tussen jaargemiddelde concentratie en dagoverschrijdingen geldt voor wegverkeer, omdat het gaat om een redelijk constante bron als gekeken wordt naar etmaalgemiddelden. Ook voor de doorgaande schepen geldt dit, en de doorgaande schepen zijn daarom beschouwd als een lijnbron zoals verkeer.

Aanvullend voordeel is dat op deze manier bij het bepalen van het totale aantal dagoverschrijdingen rekening kan worden gehouden met de som van verschillende (los berekende) bronbijdragen.

Ad. 10

Wij verwijzen voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze naar het antwoord dat is gegeven op de vragen 1 en 2 bij zienswijze 53.

Ad. 11

Waternet heeft in het kader van het artikel 3.1.1 Bro-overleg al gekeken naar de nautische aanvaardbaarheid van de op- en afstaplocaties. Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij het door adressant ingewonnen advies van 'Vaarschool Bateaulien' ter beoordeling voorgelegd aan Waternet.

Het advies van Waternet treft u als bijlage 3 aan bij deze Nota van Beantwoording. Wij nemen het advies van Waternet ter harte en zijn van mening dat hieruit blijkt dat de op- en afstaplocatie aan de Noordermarkt niet voor een nautisch knelpunt zal zorgen, mits de op- en afstaplocatie niet gebruikt zal worden voor het laden en lossen van goederen en niet voor algemeen gebruik beschikbaar wordt gesteld.

Bij alle op- en afstaplocaties zullen op grond van verkeersbesluiten borden worden geplaatst dat ze uitsluitend door vergunninghouders gebruikt mogen worden. Daarmee is het gebruik door de pleziervaart verboden. Daarbij nemen wij eveneens het advies van de Politie Amsterdam ter harte, dat de locatie op dit moment uitsluitend geschikt is voor passagiersvervoer vanwege het ontbreken van een laad- en losplaats aan de kade. Wij hebben in overleg met Waternet afgesproken dat zij (lees het college van Burgemeester en Wethouders) op ons verzoek een verkeersbesluit op het water ten behoeve van de op- en afstaplocatie zullen nemen waarin een verbod zal worden opgenomen om de op- en afstaplocatie te gebruiken ten behoeve van het laden en/of lossen van goederen. Wij zullen pas om intrekking van het verbod verzoeken op het moment dat er parkeerplaatsen aan de kade opgeheven kunnen worden teneinde een laad- en losplek te kunnen inrichten. Wij zijn van mening dat daarmee rekening is gehouden met het voorkomen van verkeersgevaarlijke situaties op de wal als gevolg van het gebruik van de op- en afstaplocatie ten behoeve van goederenvervoer en de op- en afstaplocatie in het belang van een goede ruimtelijke ordening op deze locatie gehandhaafd kan blijven.

Ad. 12

Wij zijn van mening dat de door Oranjewoud gehanteerde uitgangspunten in de planschaderisicoanalyse juist zijn en in overeenstemming met de heersende jurisprudentie.

Ad. 13 en 14

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen we naar onze reactie op zienswijze 11.

Ad. 15

Adressant beschouwt de handhaving van het statische gebruik dat wij met het bestemmingsplan beogen te regelen als hetzelfde als de handhaving van het dynamische gebruik van het water. De handhaving van het statische gebruik is echter van geheel andere orde dan de handhaving van het dynamische gebruik.

Het is ons bekend dat er veel overlast op het water wordt veroorzaakt door feestende mensen. Om die reden wordt in april een gewijzigde versie van de Verordening op het Binnenwater aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorgelegd. Daarin is een verbod op versterkte muziek op open boten opgenomen en zijn betere handhavingsmogelijkheden opgenomen op het zonder rondvaartvergunning vervoeren van passagiers. Als de gemeenteraad de gewijzigde verordening op het Binnenwater vaststelt, zal deze naar verwachting in mei 2012 in werking treden.

Handhaving van het bestemmingsplan ligt bij het stadsdeel en niet bij de politie.

In aanvulling merken we op dat het stadsdeel en Waternet (namens de centrale stad) proberen gezamenlijk overlast op zowel land als water te bestrijden met de daartoe ter beschikking staande middelen. Waar nodig worden ook nadere regels gesteld of aangepast om de handhaving efficiënter en effectiever te maken. Naleving van de verkeersregels op het water kan echter niet op ieder moment op iedere locatie worden geëffectueerd. Wat dat betreft is de situatie vergelijkbaar met die op de weg waar ook niet op iedere hoek van de straat een politieagent kan staan om iedere overtreder te beboeten en te corrigeren.

Ad. 16

Wij zijn van mening dat de opgenomen wijzigingsbevoegdheid niet in strijd is met de rechtszekerheid die een bestemmingsplan hoort te bieden. We hebben er juist voor gekozen om pas de functieaanduiding ten behoeve van een op- en afstaplocatie in het bestemmingsplan op te nemen zodra onherroepelijk vast is komen te staan dat die ter plaatse uitgevoerd kan gaan worden en ook uitgevoerd is. Dat betekent dat in het kader van een omgevingsvergunning in eerste instantie een ieder tegen een ontwerpomgevingsvergunning voor de realisering van een op- en afstaplocatie en de bouw van een op- en afstapvoorziening een zienswijze kan indienen. Mocht de betreffende zienswijzen ongegrond worden verklaard, dan kan nog beroep worden ingesteld bij de rechtbank en eventueel hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De gang van de rechtsbescherming kan daarmee volledig worden benut, voordat een locatie door middel van de wijzigingsbevoegdheid wordt opgenomen in een ontwerp-wijziging van het bestemmingsplan. Hiertegen staat vervolgens voor belanghebbenden de mogelijkheid open daar zienswijzen tegen in te dienen en bij ongegrondheid daarvan beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak.

Ad. 17

Adressante meent ten onrechte dat er geen overgangsrecht is opgenomen in het bestemmingsplan voor woonboten. Dat is een misvatting.

De overgangsrechtbepalingen zijn dwingendrechtelijk voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Het gebruik dat woonboten en bedrijfsvaartuigen van de ligplaatsen maken valt onder het gebruiksovergangsrecht. Het overgangsrecht dat ziet op bouwen geldt

echter niet voor woonboten en bedrijfsvaartuigen. Omdat boten geen bouwwerken zijn, is het bouwovergangsrecht om die reden daar ook niet op van toepassing. Het is dus niet zo zoals adressante veronderstelt dat voor woonboten geen overgangsrecht geldt.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek in Amsterdam zoals in het ontwerpbestemmingsplan is geconcretiseerd, alsmede het belang dat is gediend met het creëren van een op- en afstaplocatie op deze locatie aan de Noordermarkt vinden wij van een zwaarder gewicht dan het belang van adressante bij het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan in de door adressante gewenste zin.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren wat betreft onderdeel 2 en voor het overige ongegrond te verklaren.

TOELICHTING

Wij stellen voor paragraaf 4.2.3 van de toelichting aan te passen, zodanig dat het behoud van de grachtengordel als werelderfgoed niet wordt genoemd als belang dat is gediend met de bijzondere status en bescherming van de Noordermarkt als bijzondere plek.

Zienswijze van adressanten vermeld onder 18, dhr. N.J.M. Beuk, 54, mevr. B de Wit en dhr. M. Boom en 59, L.M.H. Koekelkoren

Hieronder worden de zienswijzen van deze drie personen samengevat weergegeven omdat ze grotendeels gelijklopend zijn. Voor zover dat niet geval is, wordt het nummer van adressant vermeldt uit wiens zienswijze de reactie afkomstig is.

1. Adressanten zijn van mening dat qua cultuurhistorie niet wordt ingegaan op de laatmiddeleeuwse stadsmuur die in de kademuur zichtbaar is en zou moeten blijven. Aantasting van het beschermde stadsgezicht wordt niet genoemd terwijl daar argumenten voor zijn aangevoerd. Het belang van een open water tussen Schreierstoren en de Waag is niet meegewogen. Genoemd wordt slechts dat de kade vanuit de historie geschikt zou zijn omdat het vroeger een haven was voor beurtschippers en veren, maar dat was een eeuw geleden toen er nog een mooie vismarkt op de Nieuwmarkt was. Het is zinvoller de vismarkt op de originele plek terug te bouwen, dan de Gelderskade vol te plampen met woonboten die er van oudsher niet lagen en historisch gezien ook niet horen, maar die weg moeten uit het Unesco gebied of grachten die te druk zouden zijn.
2. Wat betreft de veranderde verkeerssituatie wordt slechts ingegaan op de toegenomen overlast aan de even zijde. Aan de oneven zijde is echter ook toegenomen geluids- en uitstootoverlast, waardoor de druk op de buurt is toegenomen. Op toegenomen parkeerdruk en verslechtering veiligheid is niet ingegaan. Er mist een visie hoe de toegang tot de boten aan de oneven zijde zich verhoudt tot het direct naastgelegen Hoofdnet Fiets;

3. Ten aanzien van steiger 10 geeft het dagelijks bestuur aan vast te houden aan de aanwijzing als op- en afstapvoorziening. Hier wordt een verkeerd beeld mee geschetst om een private steiger te veranderen in een lange en openbare steiger, hetgeen niet in het steigerplan staat. Deze kan een sterke verkeers- en bezoekersaanzuigende werking hebben. Het argument dat de steiger gebruikt mag gaan worden voor de bevoorrading van horeca, winkels en personenvervoer betekent een garantie dat men (het stadsdeel?) hier een extra verkeersaanzuigend effect wenst op dit stuk van de kade. De optie om in het verkeersluwere stuk bij de Nieuwmarkt de steiger te situeren lijkt niet te zijn afgewogen.
4. De motie Deben is niet uitgevoerd. Er is op 7 april 2008 alleen een inspraakavond geweest van een garage, waar niet eens notulen van beschikbaar zijn. Het stadsdeel kan zich niet beroepen op het nakomen van de motie en blijft in gebreke in zowel commitment naar de raad als naar de bewoners van de Geldersekade;
5. De welstandseisen zijn onvoldoende gegarandeerd, onder andere bij het vervangen van arken door historische schepen. Er is geen maximale hoogte opgenomen ook niet t.o.v. de kade.
6. Een tijdelijk ligplaats voor de 'Horizon' is ten onrechte als permanente ligplaats opgenomen zonder inspraakmogelijkheid. De daarbij horende dekschuit mag niet functioneren als op- en afstapvoorziening, maar dat lijkt te vervallen na vaststelling van het bestemmingsplan;
7. Er wordt niet ingegaan op de slechte handhaving van welstands- en milieueisen met betrekking tot het object naast 'de Wolk' en de dekschuit tegenover nr. 23.
8. Adressanten zijn van mening dat er geen hotelboten in de Geldersekade kunnen komen omdat er al veel hotels in de buurt zijn. Zij willen graag zien dat in het bestemmingsplan wordt bepaald dat er geen hotelboten in de Geldersekade kunnen komen.
9. Adressanten wijzen op de publieksonvriendelijkheid van de website ruimtelijkeplannen.nl waardoor volgens adressanten de termijn van tervisielegging feitelijk met enkele weken is bekort en zij zijn beknot in de uitoefening van hun recht.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Ten aanzien van de middeleeuwse elementen wordt de mogelijkheid onder ogen gezien dat blokken natuursteen van de middeleeuwse fortificatie zijn hergebruikt in de twintigste-eeuwse kademuur, specifiek in het westelijk landhoofd van brug 298. Deze laatste zullen in ieder geval zichtbaar blijven. Ten aanzien van overige delen van de kademuur is een (exacte) datering van de delen van het mestelwerk niet voorhanden. Dat mogelijk historische hergebruikte delen aan het oog onttrokken worden kan daarom niet worden uitgesloten, echter van fysieke aantasting is in ieder geval geen sprake.

Het bestemmingsplan regelt echter het gebruik van het water en is niet gericht op het behoud van monumenten. Het bestemmingsplan heeft daarbij niet als doel een verdwenen historische situatie te reconstrueren. De geschiedenis is een aanknopingspunt en een inspiratiebron bij de ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam, mede teneinde het historisch karakter van de stad te beschermen.

Ad. 2

Wij zijn bekend met de verkeerssituatie aan de Geldersekade. De Geldersekade maakt echter onderdeel uit van het Hoofdnet auto. De verkeersmaatregelen die zijn getroffen behoren de tot de bevoegdheid van de centrale stad. Wij hebben daarin geen rol. Wat betreft de ervaren overlast van verkeer en de inrichting van de straat gaat dat over een aspect dat geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan voor het water. Wel is gekeken naar een toename van parkeerdruk in het gebied. Gelet op het gemiddelde autobezit in het centrum verandert de parkeerdruk in het centrum door verplaatsing van woonboten niet, hooguit treden er kleine veranderingen op in een buurt doordat er enkele woonbootbewoners in het bezit van een auto, in hun nieuwe buurt een parkeerplaats gaan zoeken. Gelet op het geringe aantal extra auto's waar het om zal gaan zien wij hierin geen onaanvaardbare toename van de parkeerdruk in de buurt, die in redelijkheid ertoe zouden moeten leiden geen alternatieve ligplaatsen in de Geldersekade te realiseren.

Wat betreft de verhouding van de ligplaatsen tot het hoofdnet Fiets, kan het volgende worden opgemerkt. Wij hebben de sector Openbare ruimte alsmede de Politie Amsterdam, Bureau Verkeer, Team Verkeersadvisering naar aanleiding van dit onderdeel om advies gevraagd. De sector Openbare ruimte wijst er op dat hier al enkele woonboten zijn gelegen. Tussen de kade en het fietspad is nog een strook van ca. 1,6 meter breedte. Deze afstand wordt door zowel de politie als de sector Openbare ruimte voldoende geacht voor bewoners van de woonboten om overzicht te hebben op het fietsverkeer en op een veilige manier hun boot te kunnen betreden c.q. verlaten.

Ad. 3

Wij hebben de bestaande steiger aan de Geldersekade vastgelegd in het bestemmingsplan. Uit de zienswijze menen wij af te leiden dat bij adressanten het idee bestaat dat het op de verbeelding opgenomen aanduidingsvlak 'swa-oa' in zijn geheel ingericht en gebruikt gaat worden als een steiger. Het is geenszins de bedoeling om hier een nieuwe op- en afstapvoorziening te maken, de situatie blijft zoals hij was. In verband met het gewenste netwerk van op- en afstapvoorzieningen hechten wij er aan zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande voorzieningen en hechten wij aan het optimale gebruik van de reeds bestaande steigers en andere voorzieningen.

Ad. 4

De motie Deben hield het volgende in:

"In het voorjaar een informatiebijeenkomst te organiseren, tijdens welke alle verkeersinrichtingsaspecten van de Geldersekade in samenhang aan de orde komen en waarop discussie met de buurt kan plaatsvinden, alvorens besluiten te nemen over de invulling van de rakken op de Geldersekade.

De motie Deben is naar de mening van het dagelijks bestuur uitgevoerd door het houden van de gevraagde informatiebijeenkomst op 7 april 2008 in het Bethaniënklooster. In augustus 2011 heeft er bovendien nog een overleg plaatsgevonden tussen enkele bewoners van de Geldersekade en stadsdeelbestuurder mevrouw Van Pinxteren en de projectleider van het bestemmingsplan Water. Tijdens dat overleg heeft mevrouw Van Pinxteren aangegeven begrip te hebben voor de onwenselijkheid van de verkeersdrukke situatie ter plaatse, maar zij heeft er daarbij ook op gewezen dat het hier gaat om een stuk weg dat tot

de centraal stedelijke bevoegdheid behoort en het stadsdeel daarin geen zeggenschap heeft.

Ad. 5

Wat betreft woonboten en bedrijfsvaartuigen geldt dat in het bestemmingsplan uitsluitend het gebruik van het water als ligplaatsen voor die woonboten en bedrijfsvaartuigen geregeld is. De reden daarvoor is dat boten niet aangemerkt kunnen worden als bouwwerken zoals gebouwen op de wal omdat ze op het water drijven. Om die reden zijn in het bestemmingsplan geen bouwregels voor woonboten opgenomen. Naast het bestemmingsplan geldt echter ook de Verordening op het Binnenwater. Op basis van deze verordening heeft het dagelijks bestuur de zogenaamde 'Bootrichtlijnen 2008' en de 'Nota Welstand op het Water' vastgesteld. Daarin zijn wel de afmetingen opgenomen waar een boot bij vervanging of verbouwing aan moet voldoen respectievelijk de welstandelijke eisen waar een boot bij vervanging of verbouwing aan moet voldoen.

Ad. 6

Anders dan adressante stelt is deze ligplaats niet ten onrechte opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De verlening van de ligplaatsvergunning voor de voorganger van de Horizon - rondvaartboot Korne - was inderdaad tijdelijk verleend, zowel voor de dekschuit als voor de rondvaartboot (geldig tot 1999). Deze tijdelijkheid had niet te maken met het feit dat de dekschuit en rondvaartboot tijdelijk in de Geldersekade waren komen te liggen (verplaatst wegens werkzaamheden Noord/Zuidlijn Lijnbaansgracht) maar dit had te maken met het feit dat in die tijd ligplaatsvergunningen voor rondvaartboten gekoppeld waren aan de goedkeuringscertificaten van de Scheepvaartinspectie. Ook de exploitatievergunningen van de centrale stad waren tijdelijk én gekoppeld aan de goedkeuringscertificaten. Inmiddels is die tijdelijke vergunning in alle gevallen overgezet in doorlopende vergunningen om de administratieve lasten te verlichten. Sinds de vaststelling van het uitvoeringsbeleid worden alleen maar doorlopende bedrijfsvaartuigenvergunningen afgegeven, behalve als er een speciale reden voor tijdelijkheid is. De dekschuit is een object waarvoor een ontheffing is verleend. Dit soort objecten zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan vanwege het feit dat objecten die in de openbare ruimte op de wal worden geplaatst ook niet apart worden aangeduid in bestemmingsplannen.

Ad. 7

Voor bestaande schepen wordt niet actief aangeschreven wegens mogelijke strijd met welstandsregels. Deze boten hebben immers al een geldige vergunning die vaak dateert van ver voor de tijd dat er welstandsregels op het water golden. Er wordt alleen getoetst aan welstandregels en de bootrichtlijnen als er sprake is van een verbouwing of vervanging. Een toets aan milieueisen is niet aan de orde omdat dit geen meldings- of vergunningplichtige activiteiten betreffen.

Ad.8

Op dit moment wordt nog gewerkt aan het spreidingsbeleid voor 'hotelboten' op het water. Er is juist gekozen om aan het dagelijks bestuur via een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid te geven 'hotelboten' mogelijk te maken, omdat eerst goed nagedacht moet worden over de spreiding van deze bedrijfsvaartuigen over het centrum. Om die reden

konden de locaties niet nu al in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Het spreekt voor zich dat bij het spreidingsbeleid één van de aspecten waarmee rekening gehouden moet worden de druk op het woon- en leefmilieu is. Op dit moment is echter niet op voorhand uit te sluiten dat er in de Geldersekaade geen hotelboten zullen komen.

Ad. 9

Sinds 2010 vindt het publiceren van bestemmingsplannen plaats volgens bepaalde regels die voor alle gemeenten in Nederland gelijk zijn. Deze regels zijn wettelijk verplicht gesteld en moeten in acht worden genomen, anders verliest het bestemmingsplan zijn rechtskracht. De ruimte die het stadsdeel voorheen had om de opzet van een bestemmingsplan naar eigen inzicht in te kunnen richten heeft het niet meer.

Wij delen het bezwaar dat de digitaal gepubliceerde bestemmingsplannen geen goed overzicht geven van de voorgestelde regelgeving in (delen van) het plangebied. De nieuwe digitale standaard lijkt vooral de individuele burger die wil weten welke regelgeving van toepassing is op een specifiek pand goed te bedienen. Met één muisklik op het pand komt tenslotte overzichtelijk in beeld welke bestemming(en), bouw- en functieaanduidingen voor dat pand van toepassing zijn. Wij vinden ook dat voor personen die behoefte hebben aan overzicht, zoals adressant, de nieuwe standaard weinig mogelijkheden biedt. Zonder muisklik op de kaart zijn alleen de kleuren van de bestemmingen te zien en ontbreken op het scherm alle functie- en bouwaanduidingen. Daarbij moet opgemerkt worden dat mede de omvang van het plangebied van het bestemmingsplan Water het lastig maakt om een overzicht te bieden. Een plankaart voor het gehele plangebied geeft niet de benodigde details die een bestemmingsplan moet bieden.

Binnen de mogelijkheden die de regelgeving biedt, maken wij de bestemmingsplannen zo goed mogelijk inzichtelijk. Op de website van het stadsdeel is een handleiding geplaatst om de gebruiker te helpen bij het raadplegen van het bestemmingsplan Water via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Tevens hebben burgers de mogelijkheid gehad om telefonisch contact op te nemen met de betreffende ambtenaren, om hen te helpen met het digitaal raadplegen van het ontwerpbestemmingsplan. Dat wij daar volgens adressant nog niet helemaal in zijn geslaagd nemen wij ter harte.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Geldersekaade van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de Geldersekaade in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 19, Buurt Zeven (H. Brouwer, R. Oria, H.E. van Nierop, E.A. Willems-Lantinga)

1. Adressanten geven aan het ongewenst te vinden dat woonboten in hun buurt als hotel worden gebruikt. Woonboten zijn de afgelopen decennia al gelegaliseerd, het

is niet juist nu hotelboten te legaliseren terwijl de doelstelling is meer lucht, zicht op het water en de mooie gevels te krijgen. Er zijn genoeg hotels op de wal.

2. Adressanten hebben bezwaar tegen de geplande op- en afstapvoorzieningen bij de Noordermarkt, in de Keizersgracht bij het Homomonument en in het tweede rak van de Herengracht. Deze zullen leiden tot een ander minder gewenst toeristisch gebruik van deze bijzondere plekken. Het is ongewenst dat historische schepen hiervoor moeten verdwijnen. De op- en afstapplek bij het Anne Frankhuis, de waterstoep in de Brouwersgracht, de steiger bij de Herenmarkt en in de Keizersgracht bij de Rode Hoed zijn voldoende dichtbij de gewenste plekken.

Reactie van het dagelijks bestuur

ad. 1

Aanleiding om hotelboten mogelijk te maken in het bestemmingsplan Water, is gelegen in het feit dat 'hotelmatige' activiteiten thans onder de noemer van short stay worden aangeboden. Wij zijn van mening dat deze ongebreidelde groei een halt moet worden toegeroepen zonder daarbij uit het oog te verliezen dat er maatschappelijk gezien een grote behoefte aan hotelovernachtingen op het water bestaat. Om dat op een verantwoorde wijze mogelijk te maken is er voor gekozen dit mogelijk te maken door middel van het opnemen van wijzigingsbevoegdheid waarbij een maximum is gesteld aan het aantal hotelboten dat aanvankelijk was gesteld voor het gebruik van woonboten voor short stay. Vanuit de branche van hotelbooteigenaren is aangegeven dat aan short stay in feite geen behoefte bestaat. Door hotelboten nu goed te regelen, heeft het stadsdeel ook weer de mogelijkheid greep te houden op de situatie en kan er tegen overtreders makkelijker worden opgetreden. De 43 'hotelboten' die maximaal kunnen worden toegestaan, betekenen overigens geen 43 extra boten. Het gaat om omzetting van bestaande woon- en/of bedrijfsvaartuigen naar de functie van 'horeca van categorie 5' (logies). Dit betekent niet dat dit ten koste zal gaan van het zicht op het water. Er wordt gewerkt aan beleid voor de wijze waarop wij van onze wijzigingsbevoegdheid gebruik kunnen maken. Wij vinden het belangrijk dat deze gewilde vorm van overnachten op boten, die nu op grote schaal ongecontroleerd plaatsvindt, voortaan legaal en overeenkomstig regels wordt ondernomen.

Ad. 2

Ten aanzien van de op- en afstaplocaties merken wij in zijn algemeenheid op dat het welslagen van een op- en afstaplocatie voor een groot deel te maken heeft met loopafstanden tot de voorzieningen waarvoor ze worden aangelegd. De praktijk wijst uit dat als bezoekers voor instellingen of bedrijven te ver moeten lopen vanaf de plek waar ze worden afgezet er geen gebruik gemaakt wordt van de locatie. Dat betekent dat er toch nog op ongewenste manieren wordt afgemeerd (zonder de nodige beschermende voorzieningen) door rondvaartboten, waardoor er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan of schades aan kademuren. Wat betreft de door adressanten ingebrachte alternatieve op- en afstaplocaties merken wij op dat deze locaties te ver weg liggen van de (toeristische) voorzieningen waarvoor de op- en afstaplocaties bedoeld zijn.

Wat betreft de te verplaatsen schepen aan de Noordermarkt verwijzen wij naar ons antwoord zoals gegeven bij zienswijze 3 ad. 2.

De extra locatie in de Keizersgracht aan de Westermarkt is bedoeld om de twee op- en afstaplocaties aan de drukke Prinsengracht vóór het Anne Frankhuis te ontlasten.

Adressanten noemen verder een op- en afstaplocatie in het tweede rak van de Herengracht

als ongewenst. Wij nemen aan dat hiermee de locatie ter hoogte van nummer 128 wordt bedoeld. Voor deze locatie is reeds een bouwvergunning en een projectbesluit vastgesteld welke onherroepelijk zijn. De op- en afstapvoorziening bij de op- en afstaplocatie is gerealiseerd en de locatie is in gebruik.

Conclusie

Het algemeen belang dat is gediend met het mogelijk maken en reguleren van het hotelmatig overnachten op woonboten achten wij zwaarwegender dan het belang van adressanten bij het niet faciliteren van hotelovernachtingen op het water. Het algemene belang dat is gediend met het realiseren van op- en afstaplocaties achten wij eveneens van een groter gewicht dan het belang van adressanten bij het niet realiseren daarvan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressanten vermeld onder 20 en 64: C. en S. de Vreeze, mevr. J. Rispens, dhr. A. Wulffers, mevr. G. Hamburger, dhr. R. Lenzen, mevr. K. Marx en dhr. M. Snater.

Adressanten maken bezwaar tegen het opnemen van de steiger bij de Hermitage in de Amstel ter hoogte van nummer 51.

Zij stellen overlast te ondervinden van de aanwezigheid van de steiger die bestaat uit de elementen:

1. Gezondheidsschade en risico door luchtvervuiling;
2. Geluidsoverlast;
3. Stankoverlast;
4. Privacyschending;
5. Vervuiling door afval met ongedierte tot gevolg;
6. Schade en vernielingen;
7. Waardevermindering ligplaats.

Adressanten verzoeken de steiger weer uit het bestemmingsplan te halen.

Reactie van het dagelijks bestuur

De steiger bij de Hermitage is mogelijk gemaakt door middel van een projectbesluit. Adressanten hebben hiertegen beroep ingesteld. Recent op 11 januari 2012 (vindplaats LJN: BV0554) is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het hoger beroep van adressanten niet-ontvankelijk verklaard omdat de steiger inmiddels was opgenomen in het bestemmingsplan Oostelijke binnenstad. De steiger in het bestemmingsplan Water wijkt qua afmetingen niet af van de situatie zoals die al is vastgelegd in het bestemmingsplan Oostelijke binnenstad. Nu de situatie van de steiger ten opzichte van de situatie van het bestemmingsplan Oostelijke binnenstad niet is gewijzigd en uitsluitend de bestaande situatie is vastgelegd, ziet het dagelijks bestuur geen aanleiding in de zienswijze de steiger en het gebruik daarvan in het kader van het bestemmingsplan Water onmogelijk te maken.

Over de gestelde overlast van de steiger kunnen wij het volgende meedelen. Onlangs heeft er een evaluatie plaats gevonden. Uit deze evaluatie blijkt dat er sprake is van overlast als gevolg van het gebruik van de steiger bij de Hermitage. Wij hebben altijd beseft dat een museum in de voormalige Amstelhof en alle voorzieningen die bij een museum van dergelijke omvang horen, overlast zou kunnen opleveren voor omwonenden. Er komen immers veel mensen af op zo'n aantrekkelijk museum. Het belang van het museum voor de gemeente en zelfs voor Nederland is evident. Daarnaast is de steiger de aantrekkelijke verblijfsplaats gebleken die het beoogd was te zijn.

Desalniettemin erkennen wij de ervaren overlast van bewoners en zullen wij maatregelen nemen om deze overlast terug te dringen (evaluatie-notitie):

- Rederijen worden dwingend aangesproken op de overlast die zij veroorzaken bij het af- en aanmeren en op het verbeteren van hun gedrag;
- In overleg met Waternet worden maatregelen genomen om aanvaringen te helpen voorkomen.
- Met de Hermitage wordt overleg gevoerd om de fietsoverlast te beperken en het zwerfvuil op en om de steiger terug te dringen.
- Er wordt ingezet op extra capaciteit voor afvalinzameling op deze locatie.

De mix van wonen, werken en recreëren die de Amsterdamse binnenstad juist zo aantrekkelijk maakt vormt een wankel evenwicht. Wij menen met deze maatregelen het mogelijke te hebben gedaan om een balans te vinden tussen de belangen van betrokken bewoners en de belangen van de stad als geheel.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het handhaven van de steiger bij de Hermitage vinden wij zwaarder wegen dan het belang van adressanten bij het niet opnemen van de uitgevoerde en in gebruik zijnde steiger. Wij nemen echter maatregelen om de overlast van adressanten zo veel mogelijk te verminderen.

Voorstel

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressanten vermeld onder 21, dhr. L.J. den Hollander en 61, mevr. F. Lemaire en dhr. P. Gosling

Zienswijze 61 is inhoudelijk gelijk aan die van nummer 21, alleen is nr. 21 uitgebreider. Om die reden worden ze hier gezamenlijk behandeld.

Adressanten richten hun zienswijzen tegen:

1. het opnemen van de functieaanduiding "specifieke vorm van water – op- en afstapvoorziening op het bestemmingsvlak in de Prinsengracht ter hoogte van het Amstelveld. Door de op- en afstapvoorziening zal het Amstelveld verworden tot een toeristische trekpleister. De leefbaarheid van het Amstelveld wordt opgeofferd aan het

commerciële belang van de reders. De locaties zijn immers in nauw overleg met hen bepaald. Adressant vreest voor claims van de openbare ruimte door reders en voor bouwwerken bij de op- en afstapvoorziening zoals het geval is op andere plekken in de stad. Er zijn al op- en afstapvoorzieningen aan het Amstelveld. Ter hoogte van Café Marcella en de Amstelkerk. De noodzaak voor nog meer ruimte om aan te meren is afwezig. Het aangrenzende rak Reguliersgracht – Vijzelgracht bevat slechts aan één zijde woonboten, waardoor dat een betere mogelijkheid biedt voor een op- en afstapvoorziening. Adressant vindt het opmerkelijk dat in de drukste gracht de op- en afstapvoorzieningen zijn gepland. De in de toelichting uitgesproken verwachting dat het beoogde gebruik van de op- en afstapvoorziening de aanwezigheid van luid pratende mensen of schreeuwende personen niet zal aantrekken wordt niet ondersteund door enig onderzoek en strookt niet met praktijkervaringen van bewoners.

2. Het aanmerken van de locatie Amstelveld als bijzondere plek binnen de bestemming “Waarde – Landschap” die is toegekend aan het rak Prinsengracht tussen de Reguliersgracht en de Utrechtsestraat. Adressant is van mening dat het vanuit historisch perspectief eerder zo is dat er woonboten aan het Amstelveld horen te liggen dan dat dit niet het geval is. Aan een marktplein als het Amstelveld hebben altijd schepen gelegen. Er wordt voorbijgegaan aan de oudste woonboot van Amsterdam (1840) die aan het Amstelveld ligt. Uit archiefbeelden blijkt de aanwezigheid van schepen aan het Amstelveld. Onjuist is de stelling dat de relatie met het water hersteld moet worden. In de toelichting wordt de aanwijzing van het Amstelveld ten onrechte beargumenteerd met het belang dat is gediend met het behoud van het beschermde stadsgezicht en het behoud van de Grachtengordel als werelderfgoed.
3. Het wegbestemmen van twee schepen die nu op deze locatie liggen. De ligplaatsen van deze twee woonschepen zouden alsnog opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan.
4. Waar in het bestemmingsplan in de toelichting wordt vermeld dat boten uit de drukke rakken verplaatst kunnen worden, ontnemt dat alle bewoners in de drukke rakken de zekerheid van bewoning op de door hun gekozen locatie. Dit maakt woonboten onverkoopbaar. Het artikel moet geschrapt worden. Het wegbestemmen van twee schepen om de relatie tussen het Amstelveld en het water te versterken is in tegenspraak met het elders in de toelichting vermelde (5.2.1) dat door de aanwezigheid van schepen de relatie met het water wordt versterkt. De noodzaak om de schepen weg te bestemmen met een beroep op het herstellen van een zichtlijn ontbreekt, te meer omdat de meeste mensen zich over de Reguliersgracht en de Utrechtsestraat bewegen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ter onderbouwing van de bezwaren als geformuleerd onder 1 t/m 3 zijn de argumenten vrijwel gelijk aan die van adressante onder 17, zodat wat betreft de samenvatting van argumenten en de beantwoording daarvan daar naar wordt verwezen.

Ad. 4

De passage waar adressant naar verwijst is aangepast. Voor zover met deze passage de indruk is ontstaan dat wij, ook andere dan de vijf wegbestemde woonboten zomaar zouden kunnen verplaatsen, anders dan op vrijwillige basis, is dat niet terecht. In de reactie op de inspraakreacties is al aangegeven dat teneinde de doelstellingen uit het bestemmingsplan te realiseren, het uitgangspunt is dat woonbooteigenaren op vrijwillige basis daar aan

meewerken. Dit is alleen anders voor de vier wegbestemde woonboten ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' en het woonschip bij het nautische knelpunt in de Snoekjesgracht.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek in Amsterdam zoals in het ontwerpbestemmingsplan is geconcretiseerd, alsmede het belang dat is gediend met het creëren van een op- en afstaplocatie op deze locatie aan het Amstelveld vinden wij van een zwaarder gewicht dan het belang van adressante bij het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan in de door adressante gewenste zin.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijzen gegrond te verklaren wat betreft onderdeel 2 en voor het overige ongegrond te verklaren.

Toelichting

Wij stellen voor de toelichting aan te passen zoals voorgesteld onder zienswijze 17.

Zienswijze van adressant vermeld onder 22, dhr. J.L.J. Drummen

Adressant vraagt zich af of het feit dat de steiger ter hoogte van Singel 361 niet op de verbeelding is ingetekend, betekent dat deze weggehaald wordt, zodra de nieuwe gerealiseerd is? En of dan de plek tegenover de Lutherse kerk geen betere is?

Adressant vindt de geluidsrapportage van Tauw irrelevant. De berekende maximale geluidsniveaus bevatten geen enkele empirische meting van de tientallen niet-geregistreerde sloepen met ingebouwde disco's. Dit vormt het belangrijkste aspect van de degeneratie van het leefmilieu aan de grachten dat met een liflafje wordt afgedaan. Volgens hem is het geluidsrapport opzettelijk buiten de inspraak gehouden.

Reactie van het dagelijks bestuur

Kennelijk is hier een beschrijving met huisnummers aan de orde geweest. Het is altijd de bedoeling geweest om de bestaande op- en afstapvoorziening tegenover huisnummer 359 in te tekenen. Wij zullen de deelraad voorstellen de verbeelding hierop aan te passen.

In het onderzoek zijn de akoestische effecten onderzocht van de op- en afstapvoorzieningen van het gebruik waarvoor ze bedoeld zijn, nl. een op- en afstaplocatie voor de professionele beroepsvaart.

In dit verband is het overigens nuttig om te melden dat de gemeenteraad waarschijnlijk vóór de zomer van 2012 een wijziging van de Verordening op het Binnenwater zal vaststellen waarbij in de Verordening een verbod wordt opgenomen op versterkte muziek op open boten en waarin betere handhavingsmogelijkheden worden geboden op het zonder rondvaartvergunning vervoeren van passagiers.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze van adressant is gebleken dat er een onjuistheid op de verbeelding stond.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren wat betreft de situering van de op- en afstaplocatie en voor het overige ongegrond te verklaren.

VERBEEELDING

Wij stellen voor op de verbeelding de situering van de op- en afstaplocatie en de steiger te wijzigen naar de bestaande locatie ter hoogte van Singel 359.

Zienswijze van adressant vermeld onder 23, het Eilandenoverleg

1. Het Eilandenoverleg neemt de zienswijze van de actiegroep 'De Vaart blijft vrij' en de vier zienswijzen van 'Vereniging De nieuwe Vaart' over en maakt deze onderdeel van haar zienswijze.
2. Adressant maakt bezwaar tegen de vaagheid van argumenten als zicht op het water, het kunnen lezen van de stad, sociale leefbaarheid en ruimtelijke structuur als onderbouwing voor opheffing van ligplaatsen en de willekeurige en inconsequente manier waarop ze worden toegepast. Het zou leiden tot een onnodig grote behoefte aan alternatieve ligplaatsen.
3. Daarnaast richt het bezwaar zich ertegen dat alternatieve ligplaatsen voornamelijk gesitueerd zijn bij de Oostelijke eilanden. De verlichting van de druk op de binnenstad wordt zo eenzijdig bij de Oostelijke eilanden neergelegd. Met name de ligplaatsen in de Kattenburgervaart wordt afgewezen. Een zorgvuldige afweging ten opzichte van de bewoners heeft niet plaats gevonden. Er wordt geen rekening gehouden met geluidsoverlast, milieuoverlast, natuurwaarden, leefbaarheid, bereikbaarheid, parkeerdruk, zicht op het rijksmonument 'De Paerl' en het huidige recreatieve water- en oevergebruik. De leefbaarheid is in het geding en deze locatie als woonbootlocatie dient te vervallen.
4. Adressant maakt bezwaar tegen de aanplemping van een stuk water in de hoek Dijksgracht-Wittenburgergracht, grenzend aan het Oostenburgereiland (kaart 4 en 7). Dit betekent een aantasting van de 17^e eeuwse havenstructuur. In het concept-ontwerpbestemmingsplan werden de grachten aangeduid als havengrachten, terwijl ze nu worden aangeduid als werkgrachten. Dat is in strijd met de cultuurhistorie.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen van de actiegroep 'De Vaart Blijft Vrij' en Vereniging De Nieuwe Vaart wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van deze adressanten onder nummer 7 en 77t/m 80

Ad. 2

Ligplaatsen worden op een drietal plekken opgeheven. Een van deze plekken betreft een nautisch knelpunt waar de bestaande ligplaats in conflict is met de nautische veiligheid. Verder worden op twee bijzondere plekken in totaal vier ligplaatsen opgeheven. De

onderbouwing en de gemaakte afwegingen zijn uitvoerig beschreven in hoofdstuk 4.2.3 van de toelichting op het bestemmingsplan. Zie hiervoor onze beantwoording van zienswijze 3 onder 2. De argumenten zicht op het water, het kunnen lezen van de stad, sociale leefbaarheid en ruimtelijke structuur zijn hierbij niet aan de orde en ook niet genoemd. Waar adressant waarschijnlijk op doelt is een andere doelstelling van het bestemmingsplan, namelijk het verbeteren van belangrijke zichtlijnen. Om deze doelstelling te bereiken is het verplaatsen van boten niet noodzakelijk. Er worden dan ook geen ligplaatsen in zichtlijnen wegbestemd.

Ad. 3

In 2006 bij de vaststelling van de Visie op het Water waren de Oostelijke eilanden al aangewezen als locaties voor alternatieve ligplaatsen. De reden om thans in het bestemmingsplan dat beleidsuitgangspunt voort te zetten, is gelegen in het feit dat bij de Oostelijke eilanden nog vrijwel geen woonboten zijn gelegen. Het dagelijks bestuur is van mening dat door het mogelijk maken dat woonboten ook ligplaats kunnen innemen in dit deel van het centrum een betere spreiding van de woonboten en daarmee een efficiënter gebruik van het water kan worden bereikt. Het dagelijks bestuur is van mening dat daarmee het karakter van een woonbuurt niet verloren gaat. Het dagelijks bestuur vindt in de zienswijze geen argumenten op grond waarvan aannemelijk is geworden dat de leefbaarheid in geding is. Uit het feit dat in grote delen van het centrum waar al woonboten liggen, de leefbaarheid ook niet onder druk staat, kan worden afgeleid dat deze vrees niet op feiten gebaseerd is. In de zienswijze ziet het dagelijks bestuur dan ook geen aanleiding de Kattenburgervaart als locatie voor woonboot/bedrijfsvaartuigen te laten vervallen.

Ad. 4

In de reactie van het dagelijks bestuur op de inspraak (pagina 17) is hierover het volgende aangegeven:

Hoek Wittenburgergracht – Dijksgracht: is dit een aanplemping?

Dit betreft een gedeelte dat buiten de grens van het bestemmingsplan Water valt. Er bevindt zich water, maar dat is niet zichtbaar op de kaart.

De bestemmingsplangrens is dus gelegen in het water vanwege het feit dat de stadsdeelraad geen bevoegdheid heeft voor het overige stukje water tot aan de wal om daar een bestemmingsplan voor vast te stellen omdat het tot grondgebied hoort van de centrale stad, waar alleen de gemeenteraad van Amsterdam de bevoegdheid voor heeft een bestemmingsplan vast te stellen.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water, het zicht op het water, een betere spreiding van woonboten en een efficiënt gebruik van het water in het centrum zwaarder weegt dan het belang van adressante bij het behouden van de huidige situatie.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 24, mevr. A. Groot

Adressante maakt bezwaar tegen de boten in de Kattenburgervaart. Om de volgende redenen:

1. De boten laten met name in het smalle deel bijna niets over van het zicht op het water, terwijl dat een speerpunt van het bestemmingsplan is;
2. De woonboten komen daar op 50 cm van de stoep te liggen, waar voetgangers en fietsers de woonboten passeren. Woonbootbewoners moeten heel goed uitkijken voordat ze een voet op de wal kunnen zetten. Woonbootbewoners hebben er bijna geen privacy omdat de woningen van de dwarsstraten tot bijna aan het water reiken;
3. Vanwege bruggetjes is de locatie ongeschikt omdat woonboten die naar de werf moeten er niet onderdoor kunnen;
4. Waternet raadt hier boten af (bijna stilstaand water, schadelijke afvalstoffen zinken naar de bodem);
5. In het bredere deel zijn woonboten voorzien, waar in 2011 voor veel geld een groenstrook met bloeiende planten is aangelegd. Dit is kapitaal vernietiging en in strijd met het bestemmingsplan Oostelijke eilanden waarin staat dat elk stukje groen behouden moet blijven;
6. De locatie is op illegale wijze in het bestemmingsplan gefietst en komt niet voor in de inspraakkaart van 25 april 2005, de memorie van antwoord van het db van 25-9-2005, de verslagen van de raadscommissie OR van 18-10-en 2-11-2005 en het verslag van de raadsvergadering van 26-1-2006;
7. Tijdens de hoorzitting is toegezegd dat er over de stadsdeelgrenzen zou worden gekeken, dat is niet gebeurd. Wethouder Van Poelgeest heeft toegezegd dat plaatsen aan de Dijksgracht-Oost voor verplaatsingen van stadsdeel Centrum bestemd zouden worden, dit n.a.v. inspraak van de belangengroep de Vaart blijft vrij en het Eilandenoverleg.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Het bestemmingsplan heeft als één van de doelen de ruimtelijke beleving van het water te bevorderen. Om dit doel te bereiken zijn een aantal keuzes gemaakt. Deze zijn in de eerste alinea van hoofdstuk 4.2 van de toelichting op het bestemmingsplan nader omschreven en uitgelegd. De hoofddoelen zijn ontدichtung, het vrijmaken van bijzondere plekken van ligplaatsen en het verbeteren van belangrijke zichtlijnen. Om ontدichtung mogelijk te maken zijn alternatieve ligplaatsen noodzakelijk. Wij zijn van mening dat de Kattenburgervaart vanwege haar profiel en de afstand naar de bebouwing ruimtelijk geschikt is voor alternatieve ligplaatsen op de voorgestelde locaties. Bij de aanwijzing van de specifieke plekken is uiteraard rekening gehouden met de ruimtelijke uitgangspunten van het bestemmingsplan. Wij zijn het niet eens met adressant dat door het aanwijzen van alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart bijna niets meer overblijft van het zicht op het water. Immers worden de alternatieve ligplaatsen alleen aan een kant van de vaart aangewezen en maakt het bestemmingsplan maximaal twee achter elkaar afgemeerde boten mogelijk. Zie tevens onze reactie op de zienswijze van adressant 7 onderdeel 2.

Ad. 2

Voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie gegeven op zienswijze 7 ad. 2. In aanvulling hierop kan nog het volgende worden opgemerkt. Er ontstaat op de Wittenburgerkade geen andere situatie dan die voorkomt op de grachten elders in de stad. Aan het begin van de Kattenburgergracht is er een stoep evenwijdig aan de weg en in de rest van de Kattenburgervaart is geen sprake van een fietspad, maar van een voetpad langs de kade.

Ad. 3

De aanwezigheid van lagere bruggen betekent niet dat de locatie ongeschikt is voor alle typen woonboten. Voor woonarken geldt bijvoorbeeld dat het niet ongebruikelijk is dat deze op de plaats van hun ligplaats worden opgebouwd. Voor oude schepen kan zich inderdaad de situatie voordoen dat deze niet onder bruggen door kunnen.

Ad. 4

Voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie gegeven op zienswijze 7 ad. 3.

Ad. 5

Het dagelijks bestuur is van mening dat het maken van een toegang tot een ligplaats geen grote inbreuk maakt op de aangelegde groenstroken. Het gaat immers om een toegangsstrook tot de woonboot van maximaal 1,5 meter breedte, waardoor nog veel van de aangelegde groenstroken in stand blijft.

Ad. 6

Voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie gegeven op zienswijze 7 ad. 1.

Ad. 7

Voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie gegeven op zienswijze 7 ad. 9.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de Kattenburgervaart in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 25, Canal Company dhr. F. Guttman

Adressant verzoekt een bedrijfsschip in overeenstemming met de concept-ontwerpplankaart in te tekenen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het bedrijfsschip waar adressant op doelt, betreft een object dat dienst doet als toegangsvoorziening en beperkte opslag. In de kaart behorende bij het concept-ontwerpbestemmingsplan was dit object ten onrechte als een bedrijfsvaartuig aangemerkt. Aangezien het beleid is om alleen woonboten/bedrijfsvaartuigen met een ligplaatsvergunning in dit bestemmingsplan op te nemen (en dus geen objecten waarvoor op grond van de Verordening op het Binnenwater een ontheffing is verleend), is in het ontwerpbestemmingsplan de situatie met dit uitgangspunt in overeenstemming gebracht. Aan adressant is een ontheffing verleend voor toegang en beperkte opslag. Wij hebben op het gebruik van dit object als bedrijfsvaartuig de handhaving ingezet. Om die reden is dit object niet als bedrijfsvaartuig opgenomen.

Conclusie

Wij zijn van mening dat handhaving van het bedrijfsvaartuigenbeleid, dat inhoudt dat er geen extra bedrijfsvaartuigen in het centrum bij kunnen komen, zwaarwegender is dan het belang van adressant om een ligplaats voor een bedrijfsvaartuig te verkrijgen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 26, dhr. F. Hermesdorf, 49: dhr. D. van Kollum en 56. mevr. E. Doornhein

Hieronder worden de zienswijzen van deze drie personen samengevat weergegeven omdat ze grotendeels gelijkkluidend zijn. Voor zover dat niet geval is, worden de nummers van adressanten vermeld uit wiens zienswijze de reactie afkomstig is.

Adressanten vragen in hun zienswijzen opheldering over een aantal passages uit de toelichting het gaat om de volgende.

1. Wat wordt op pagina 6 onder 1.4 bedoeld met 'beleving van het water'? De suggestie wordt gewekt dat er geen of onvoldoende beleving zou zijn, maar dat is een onbewezen stelling. Op welk onderzoek is die stelling gebaseerd? Als de stelling al bewezen kan worden waarom moet dan de relatie tussen wal en water zichtbaar worden? De grachten lagen altijd al vol schepen. Het zicht wordt belemmerd door busjes, SUV's en Range Rovers, niet door een woonboot.
2. Om welke reden wordt de mogelijkheid geopend de ligplaats van adressanten weg te bestemmen/te verplaatsen. De boten liggen er al tientallen jaren met ligplaatsvergunning. (zienswijzen 26 en 49)
3. De relatie tussen wal en water wordt volgens het stadsdeel door woonboten verstoord, maar in het grootste deel van het water waar het bestemmingsplan op ziet liggen geen woonboten en dus is het doel van de gemeente al bereikt. Woonschepen verplaatsen is dan ook niet evenredig met het gestelde doel. Dat Amsterdam werelderfgoed is geworden kan er niets mee te maken hebben, sinds de plaatsing op de Unesco lijst is er niets veranderd waardoor die status in gevaar zou komen.
4. Adressanten plaatsen een aantal opmerkingen bij passages in de toelichting waar zij het niet mee eens zijn. Het gaat om de volgende aspecten:
 - Adressant heeft bezwaar tegen de passage op blz. 36 van de toelichting waar staat

dat de concentratie woonboten op de grachten extreem hoog is. Adressant vraagt zich af waar de term 'extreem hoog' op gebaseerd is en welke criteria daarvoor zijn gebruikt. Waar volgens de toelichting (4.2.6) sprake is van een hoge dichtheid op de Keizersgracht tussen Brouwersgracht en Herengracht, liggen volgens adressant de woonboten netjes in de rakken en is er voldoende ruimte tussen elk schip met betrekking tot veiligheid en zicht op het water.(zienswijze 26)

- blz. 38 het water kan niet zichtbaar worden gemaakt. Het weghalen van woonboten is onevenredig aan het doel. Zichtbaarheid is afhankelijk van afstand persoon tot kademuur, hoogte waterstand en breedte van het water;

- blz. 47 de stadsplattegrond wordt vanuit het perspectief van een wandelaar en fietser beter zichtbaar als de ligging van de grachten duidelijk herkenbaar is dit geldt niet voor fietsers die op de weg moeten letten en voor voetgangers geldt dat deze tegen de altijd geparkeerde auto's aankijken;

- blz. 7 vermeldt belangrijke zichtlijnen te verbeteren. Waarom is een bepaalde zichtlijn belangrijk?(zienswijze 49)

5. Onduidelijk is wat onder voldoende gelijkwaardig alternatief wordt verstaan. De waarde van het bezit wordt bepaald door ligplaats en boot gezamenlijk. De vraag is of de alternatieve locaties ook A-locaties zijn als die van adressanten.
6. Ten aanzien van de toepassingsvoorwaarden zou niet alleen het anciënniteitscriterium moeten worden toegepast maar ook gekeken moeten worden naar de inpassingswaarde ten aanzien van het aanzicht van de gracht (zienswijze 26).
7. De op blz. 8 van de toelichting genoemde beginselvrijheid van verplaatsingen is niet terug te vinden in de bevoegdheid om adressants boot te verplaatsen vanuit een druk stuk rak naar een alternatieve plek. In par. 6.4.2.2 is omschreven dat het dagelijks bestuur gebruik kan maken van de bevoegdheid het maximale aantal ligplaatsen in een druk rak te wijzigen. Onduidelijk is of het gaat om een verzoek van een woonbootbewoner tot het innemen van een alternatieve ligplaats. Voor een woonbootbewoner is volstrekt onduidelijk wat hier wordt bedoeld. Het lijkt er op dat woonbootbewoners het recht hebben op een alternatieve plek en daarvoor een verzoek kunnen indienen.
8. Adressanten zijn van mening dat het aanwijzen van drukke rakken niet dan wel onvoldoende is onderbouwd. Het motief brandveiligheid speelt geen rol, omdat er geen branden zijn geweest op woonboten. Hetzelfde geldt voor de argumenten 'zicht op het water' en 'beleving van het water' die ten grondslag liggen aan de aanwijzing van drukke rakken.
9. Het opheffen van ligplaatsen en de bevoegdheid van het dagelijks bestuur om het bestemmingsplan te wijzigen teneinde ligplaatsen op te heffen is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel, alsmede het gelijkheids- en evenredigheidsbeginsel, artikel 14 van de Grondwet en artikel 1 van het EVRM, inzake bescherming personeigendom. Adressant is van mening dat door het stadsdeel het vertrouwen is gewekt dat er geen woonboten gedwongen hoeven te vertrekken. Op een inspraakavond in maart 2005 over de Visie op het Water in de Binnenstad heeft toenmalig wethouder Frankfurter toegezegd dat geen woonboten gedwongen hoeven te vertrekken (zienswijzen 26 en 49).

10. Door de wijzigingsbevoegdheid van het dagelijks bestuur verslechtert de rechtspositie van de booteigenaar. Het leidt er ook toe dat een potentiële koper van een woonboot ermee rekening moet houden dat hij op termijn ergens anders naartoe verplaatst zou kunnen worden. Dit leidt tot rechtsonzekerheid en een lagere waarde waardoor een boot moeilijker verkoopbaar is.
11. Er wordt aan het dagelijks bestuur ten onrechte een bevoegdheid toegekend waarmee het dagelijks bestuur kan bepalen dat een schip moet verplaatsen zonder dat hier duidelijke redenen voor zijn (zienswijze 26).
12. Het stadsdeel gaat er aan voorbij dat bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid adressanten financieel gecompenseerd moet worden voor de waardevermindering, zij leiden materiële en immateriële schade als ze verplaatst worden naar een alternatieve ligplaats;
13. Adressant doet de aanbeveling om met name het varende publiek beter te regelen, onder andere door het reguleren van (af)vaartijden, vaarrichtingen en vaarbewijzen en de controle daarop, daardoor komt er meer rust op het water. Hij concludeert dat de grachten niet rustiger worden door minder arken en schepen. (zienswijze 49).

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Beleving van het water is een ervaring die wordt gevormd door de ruimtelijke relatie tussen wal en water. Wordt het zicht op het water belemmerd dan heeft dit gevolgen op de beleving van het water. 'Beleving' is per definitie subjectief en kan moeilijk worden bewezen – zeker niet met natuurwetenschappelijk valide methodes. Wel kan worden aangetoond dat in sommige situaties het zicht op het water bijna compleet is weggenomen door afgemeerde boten. Wij zijn het met adressant eens dat ook geparkeerde auto's het zicht op het water kunnen belemmeren. In tegenstelling tot woonboten parkeren deze (soms grote) voertuigen echter maar voor een bepaalde tijd en is hun afmeting duidelijk kleiner dan die van een boot. Wij zijn van mening dat het ruimtelijke effect van auto's om die reden minder is die van afgemeerde boten.

Ad. 2, 7, 10, 11 en 12

Anders dan adressanten veronderstellen worden hun ligplaatsen in het bestemmingsplan niet wegbestemd. Wel is het juist dat er een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is opgenomen die er op is gericht de verplaatsing van woonboten mogelijk te maken. De redenen voor het opnemen van deze mogelijkheid is gelegen in het doel om een ordentelijke inrichting van de grachten en een efficiënt watergebruik mogelijk te maken, ontdichten van de drukke grachten is daar een onderdeel van. Zoals in de reactie op de inspraakreacties door het dagelijks bestuur al is uitgelegd, vinden verplaatsingen van woonboten – met uitzondering van de wegbestemde ligplaatsen – plaats op vrijwillige basis. Gelet op de ambities van het bestemmingsplan zijn verdere gedwongen verplaatsingen niet aan de orde. Dat betekent dat wij niet ambtshalve van de bevoegdheid tot wijziging van het bestemmingsplan gebruik zullen maken, anders dan op verzoek van één van adressanten, dan wel nadat over een verplaatsing met een booteigenaar overeenstemming is bereikt. In de regels is het criterium 'vrijwilligheid' echter niet als wijzigingsvoorwaarde opgenomen, omdat dit geen ruimtelijk, planologisch objectiveerbaar criterium is. Wel zijn een aantal andere criteria opgenomen. Alleen als aan die criteria is voldaan kan tot wijziging van

aantallen worden besloten. Daarmee staat vast wanneer we van de bevoegdheid gebruik kunnen maken en dat is dus niet zo maar zonder reden.

Gelet op de verzoeken die het stadsdeel de afgelopen jaren hebben bereikt van mensen die woonachtig zijn in één van de drukke grachten en naar een minder drukke gracht willen verplaatsen zijn wij van mening dat het doel van een ordentelijke inrichting op de drukke grachten en het ontdichten daarvan bereikt kan worden op basis van vrijwilligheid. Het gaat daarbij ook niet om grote aantallen boten die hoeven te verplaatsen om ontdichting te bereiken, één of enkele boten maakt daarbij al een wereld van verschil.

De bevoegdheid om het maximum aantal ligplaatsen naar beneden bij te stellen, hebben wij alleen in de als drukke gracht aangewezen grachten en in het gevoelige gebied. In het overgrote deel van het bestemmingsplan hebben wij die bevoegdheid dus niet.

De bevoegdheid tot wijziging van het aantal ligplaatsen leidt naar onze mening dan ook niet tot rechtsonzekerheid. De rechtspositie van eigenaren verandert door de wijzigingsbevoegdheid niet.

Wat betreft het vergoeden van waardevermindering als gevolg van verplaatsing, is het dagelijks bestuur van mening dat bij vrijwillige verplaatsing van een vergoeding voor waardevermindering geen sprake kan zijn. Iemand verplaatst immers vrijwillig, om een om hem moverende reden (te druk, wens voor een grotere boot of anderszins). Voor zover daar al schade door zou kunnen ontstaan is dat voor eigen risico.

Ad. 3

Voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie gegeven op zienswijze 3 ad. 2. Wat betreft het aspect werelderfgoed verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 17 ad. 2.

Ad. 4

In hoofdstuk 4.2.6 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt uitgelegd wanneer sprake is van een extreem hoge dichtheid. Dit is het geval als boten dichter dan twee meter op elkaar liggen. Bij een kleinere afstand wordt niet voldaan aan de brandveiligheidseisen. Tevens achten wij een afstand van minder dan twee meter niet voldoende om genoeg zicht op het water te hebben. Niet alle boten in de genoemde rakken liggen op een kleinere afstand dan twee meter. Maar ook na een herschikking van het rak is het niet mogelijk om alle boten op een afstand van meer dan 2 meter onderling af te meten. Adressant heeft gelijk waar hij stelt dat in de Keizersgracht tussen Brouwersgracht en Herenstraat geen sprake is van een extreem hoge dichtheid. Hier kan in voldoende mate worden voldaan aan een onderlinge afstand van minimaal twee meter tussen alle afgemeerde boten. Hetzelfde geldt overigens voor enkele rakken in de Brouwersgracht en de Lijnbaansgracht. Bij nader inzien zijn ook daar enkele rakken ten onrechte als druk rak aangewezen. De drukke rakken in de Brouwersgracht betreffen alleen de rakken tussen de Korte Marnixstraat en de Binnen Brouwersstraat. De drukke rakken in de Lijnbaansgracht betreffen alleen de rakken tussen de Korte Marnixstraat en de Westerstraat. Naar aanleiding hiervan zullen de regels en de toelichting van het bestemmingsplan hierop worden aangepast.

De bewering van adressant dat boten aan het eind van een belangrijke zichtlijn moeten wijken is onjuist. Adressant heeft gelijk dat het water in de meeste gevallen pas vanaf een korte afstand tot de kade zichtbaar is. Om deze reden heeft het ontwerpbestemmingsplan dan ook als ruimtelijk uitgangspunt dat op deze plekken geen boten zijn afgemeerd. Wij zijn van mening dat een schip op deze locaties een waardevolle bijdrage levert aan de ruimtelijke beleving. Om deze reden kent het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid dat in geval een ark moet worden vervangen dit alleen door een schip mag gebeuren. De keuze hiervoor is uitgebreid gemotiveerd in hoofdstuk 4.2.4 van de toelichting op het bestemmingsplan en heeft onder andere te maken met de associatie met water bij het zien van een schip op een wat grotere afstand, alsmede met het feit dat een schip een mindere ruimtelijke barrière is dan een ark en ook op kortere afstand daardoor het zicht op het water beter is. Wij zijn van mening dat door deze keuze de zichtrelatie met en het zicht op het water wordt hersteld, hetgeen vanuit het beschermde stadsgezicht zeer wenselijk is en daarmee in het belang van een goede ruimtelijke ordening.

Het gedeelte in de toelichting dat schepen als oriëntatiepunten kunnen dienen is niet gebaseerd op onderzoek, maar op de ervaring dat bijzondere gebouwen of elementen mensen helpen om zich in de stad te kunnen oriënteren. Bij adressant lijkt het idee te bestaan dat boten aan het eind van een zichtlijn wegbestemd worden. Dit is niet het geval. Het bestemmingsplan kent wel een wijzigingsbevoegdheid om in het geval van arken in zichtlijnen deze alleen door schepen mogen worden vervangen. Voor de verkeersveiligheid is het niet van belang of zich aan het eind van een zichtlijn een ark of een schip bevindt. De stelling van adressanten dat zich aan het eind van een zichtlijn altijd geparkeerde auto's bevinden is niet juist.

Voor de keuze van belangrijke zichtlijnen verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 57 onder 2.

Ad. 5

Waar adressanten in hun zienswijze verwijzen naar paragraaf 4.2.7 en daarin de term "voldoende gelijkwaardig alternatief" tussen aanhalingstekens plaatsen, geldt dat in paragraaf 4.2.7 die term op die manier niet is gebruikt. Wel is in de inspraakreactie opgenomen dat wij van mening zijn dat voor de te verplaatsen woonbooteigenaren aan Amstelveld, Noordermarkt en Snoekjesgracht voldoende gelijkwaardige alternatieve ligplaatsen in het bestemmingsplan aanwezig zijn. Hiermee wordt bedoeld dat onder de alternatieve ligplaatsen voldoende ligplaatsen aanwezig zijn die wat betreft omgeving en afstand tot hartje centrum vergelijkbaar zijn met de vijf ligplaatsen die zijn wegbestemd.

Ad. 6

Het voorstel van adressant om bij de toepassingsvoorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid ook de inpasbaarheid qua uiterlijk te betrekken, zullen wij niet als voorstel aan de stadsdeelraad voorleggen. De reden daarvoor is dat het uiterlijk van een boot veelal een kwestie van smaak is en dus niet objectief bepaalbaar. Om het uiterlijk van woonboten te toetsen hanteren we de Nota welstand op het water. Het zou niet juist zijn dit soort aspecten in het bestemmingsplan op te nemen.

Ad. 8

Onder ad. 1 is uitgelegd op grond van welk criterium de 'drukke' rakken zijn aangewezen.

Waar adressanten stellen dat brandveiligheid geen rol mag spelen omdat er geen branden op woonboten zijn geweest, wijzen wij er op dat branden op woonboten daadwerkelijk kunnen gebeuren, zoals in juli 2010 nog het geval was in stadsdeel Noord aan de Diemerzeedijk. Tijdens de brand die op één boot ontstaan was, sloeg de brand over naar de naastgelegen boot die daar op minder dan twee meter afstand vandaan was gelegen. Bij die brand is één persoon om het leven gekomen. In de Nieuwe Prinsengracht is in 2006 een woonark afgebrand en zijn de direct naastgelegen woonarken gespaard gebleven omdat deze op 2 meter afstand waren gelegen. Het is juist om bij een eventuele brand de overslag naar een naastgelegen boot te voorkomen dat de onderlinge minimale onderlinge afstand van twee meter nu in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. Het idee om boten dan ook ten minste twee meter van elkaar te laten liggen, dient daarmee niet alleen een belang waarmee het zicht op het water wordt verbeterd, maar tevens het belang van iedere booteigenaar/bewoner.

Ad. 9

In het bestemmingsplan worden vijf ligplaatsen opgeheven. Het intrekken van ligplaatsvergunningen is een bevoegdheid die het dagelijks bestuur op grond van de Verordening op het Binnenwater al heeft indien op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten intrekking of wijziging nodig is vanwege een belang, of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning is vereist. Gebruikmaking van deze bevoegdheid kan niet zo maar en dient altijd een belang of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning is vereist. Recentelijk (11-1-2012) oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak dat gegeven deze bevoegdheid in de Verordening op het Binnenwater een woonschipeigenaar rekening diende te houden met de mogelijkheid dat op enig moment als gevolg van intrekking of wijziging van de ligplaatsvergunning de woonboot diende te worden verplaatst.

Ad. 13

Het bestemmingsplan regelt het statische gebruik van het water. De aanbevelingen die adressant doet raken aan het dynamische gebruik van het water en dat regelen we niet in het bestemmingsplan. Bovendien heeft het stadsdeel op de door adressant aangedragen onderwerpen geen bevoegdheden, maar liggen die bij het college van Burgemeester en Wethouders. Het stadsdeel werkt wel nauw samen met Waternet, de vaarwegbeheerder van de centrale stad, bij het aanpakken van overlast op het water. Er is vanuit Waternet behalve qua handhaving op het water ook veel voorlichting over hoe men zich hoort te gedragen op het water. Hiervoor heeft Waternet ook het project 'Vlot en veilig varen in Amsterdam' ontwikkeld. Het verzoek om met vaarbewijzen de overlast en mogelijke onveiligheid weg te nemen kan niet worden ingewilligd, omdat hier juist weer de wetgever over gaat en niet het stadsdeel.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemene belang dat is gediend met herstel van het zicht op het water en het herstel van de relatie tussen wal en water bij de bijzondere plekken, alsmede het belang dat is gediend met een wijzigingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur om tot een betere spreiding van woonboten in het centrum te komen van groter gewicht is dan het belang van adressant bij het handhaven van de bestaande situatie en het schrappen van de wijzigingsbevoegdheid van het dagelijks bestuur.

Voorstel

Het voorstel is:

- *de zienswijze wat betreft onderdeel 3 gegrond te verklaren voor zover daar wordt gewezen op het feit dat de woonboten geen relatie hebben met de aanwijzing van de grachtengordel als werelderfgoed;*
- *de zienswijze wat betreft onderdeel 4 gegrond te verklaren voor zover in de regels en de toelichting het eerste rak van de Keizersgracht tussen Brouwersgracht en Herenstraat als druk rak is genoemd, omdat hier voldoende ruimte is tussen de thans aanwezige boten onderling, en voor het overige de zienswijze ongegrond te verklaren.*

TOELICHTING

Wij stellen voor de toelichting aan te passen als voorgesteld onder zienswijze 17, alsmede wat betreft de beschrijving van drukke rakken in paragraaf 4.2.6.

REGELS

Wij stellen voor artikel 4.6.1 a lid 2 van de regels aan te passen in die zin dat het rak in de Keizersgracht tussen Brouwersgracht en Herenstraat niet meer wordt genoemd als druk rak. Tevens stellen wij voor om voor de Brouwersgracht en de Lijnbaansgracht specifiek aan te geven welke rakken binnen deze grachten als druk worden aangemerkt. Voor de Brouwersgracht gaat het om de rakken gelegen tussen de Korte Marnixstraat en Binnen Brouwersstraat en voor de Lijnbaansgracht gaat het om de rakken gelegen tussen de Korte Marnixstraat en de Westerstraat.

Zienswijze van adressant vermeld onder 27, mevr. J. Hofland en dhr. S. Zwerver

Adressanten zijn tegen de mogelijkheid om in het plangebied 43 hotelboten toe te staan. Tegen illegale hotels op het water zou handhavend opgetreden moeten worden en voor wat er legaal ligt zou een uitsterfbeleid moeten komen. Verzocht wordt het bestemmingsplan in die zin aan te passen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Voor deze reactie wordt verwezen naar hetgeen daaromtrent is opgenomen onder zienswijze 19 bij ad. 1.

Conclusie

Het algemeen belang dat is gediend met het mogelijk maken en reguleren van het hotelmatig overnachten op woonboten achten wij zwaarwegender dan het belang van adressanten bij het niet faciliteren van hotelovernachtingen op het water.

Voorstel

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 28, mevr. H.J. Jansen – Manenschijn

Adressante heeft bezwaar tegen het vergroten van het aantal ligplaatsen in de Geldersekade om de volgende redenen:

1. Een van de belangrijkste zichtlijnen is de Geldersekade even zijde. Hier is de relatie zichtbaar tussen Schreierstoren, stadsmuur en de Waag. Het toevoegen van schepen vernietigt dit uniek Amsterdams erfgoed.
2. De link met het verleden heeft niet zo veel met het huidige voorstel te maken. De oude werkschepen komen heel anders over dan de betonnen bakken met een opbouw;
3. Woonboten en bedrijfsvaartuigen trekken niet alleen meer verkeer aan, het vraagt ook om meer voorzieningen. De parkeerdruk wordt groter, de Geldersekade kan dat niet aan;
4. Het plan houdt onvoldoende rekening met andere plannen in de stad. Zo zijn de gevolgen van de stadhartlus onvoldoende uitgekristalliseerd. Daarbij is de bereikbaarheid en veiligheid van de Geldersekade ook een punt van zorg, als die mogelijk alleen via een extra lus bereikbaar is.
5. Een monument is gebonden aan strenge regels. Het is vreemd dat een 'bunker' op het water voor een monument wel zou kunnen.
6. De invulling die door het stadsdeel aan de formele procedure heeft gegeven, heeft er voor gezorgd dat de informatie voor veel burgers onbereikbaar was.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

In hoofdstuk 4.2.4 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt uitgelegd wat onder het begrip 'zichtlijn' verstaan wordt. Het gaat niet om het zicht op het water in het algemeen of langs het water, maar om zichtrelaties van (grotere) afstand haaks op het water vanuit een gedeelte van de stad dat niet direct in contact met het water staat. Afbeelding 20: de belangrijke zichtlijnen, van de toelichting op het bestemmingsplan illustreert deze definitie. Om deze reden zijn wij van mening dat de Geldersekade geen zichtlijn vormt zoals bedoelt in het bestemmingsplan.

Ad. 2

De geschiedenis is een aanknopingspunt en een inspiratiebron bij ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam, mede teneinde het historisch karakter van de stad te beschermen. In het bestemmingsplan voor het water wordt niet ingegaan op de verschillende verschijningsvormen van woonboten: min of meer originele schepen, betonnen arken of min of meer vierkante opbouwen op voormalig varende bedrijfsschepen (woonvaartuigen). De Nota Welstand op het water en de Bootrichtlijnen handelen over het uiterlijk en het vervangen en/of verbouwen van woonboten.

Ad. 3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7. ad 4.

Ad. 5

Het water in het centrum behoort tot de openbare ruimte. Omdat er door de wetgever geen regels zijn vastgesteld, met betrekking tot het bouwen van een boot heeft de gemeente Amsterdam zelf regels vastgesteld waarmee bij het vervangen van boten rekening

gehouden moet worden (de Bootrichtlijnen 2008). Daarnaast zijn door het dagelijks bestuur welstandsregels vastgesteld waar aan voldaan moet worden binnen het stadsdeel Centrum (Nota welstand op het water). Daarmee is een zodanig kader gecreëerd dat een boot niet zomaar door iedere willekeurige andere boot vervangen kan worden.

Ad. 6

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 18. ad 9.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Geldersekaade van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de Geldersekaade in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 29, dhr. J.P. Maes

Adressant is van mening dat artikel 4.6.1 het bestuur ruimere wijzigingsbevoegdheden geeft dan wenselijk is. Het feit dat de toepassingsvoorwaarden onder 4.6.1 onder a sub 1 en 2 zowel afzonderlijk als in combinatie kunnen worden toegepast, zou kunnen betekenen dat het bestuur zo maar het maximum aantal ligplaatsen in bepaalde gebieden genoemd onder a sub 2 kan terugbrengen.

In de toepassingsvoorwaarden van artikel 4.6.1b zou opgenomen moeten worden dat van de bevoegdheid tot het verkleinen van het aantal ligplaatsen pas gebruik mag worden gemaakt nadat met de vergunninghouder(s) van één of meer weg te bestemmen ligplaatsen overeenstemming is bereikt over een verplaatsing, en dat pas daarna ook het maximum aantal kan worden verkleind.

Reactie van het dagelijks bestuur

Zoals in de reactie van de zienswijzen van adressanten onder 26, 49 en 56 onder 2, 7, 10, 11 en 12 is aangegeven, zijn de verplaatsingen van woonboten en bedrijfsvaartuigen die op grond van het bestemmingsplan in het belang van een goede ruimtelijke ordening kunnen plaatsvinden, verplaatsingen die op basis van overeenstemming tussen stadsdeel en betreffende booteigenaar zullen plaatsvinden. Dit zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden aangepast. De enige uitzondering daarop vormen de vijf woonboten waarvan de ligplaatsen in het bestemmingsplan niet meer zijn opgenomen, vanwege het doel ter plaatse de dubbelbestemming 'Waarde - Landschap' en de functie-aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstapvoorziening' te realiseren en het oplossen van een nautisch knelpunt.

Daarnaast geldt echter dat iedere woonboot/bedrijfsvaartuig dat thans in het bestemmingsplan is opgenomen, in het bezit is van een ligplaatsvergunning die door het dagelijks bestuur is verstrekt op basis van de Verordening op het Binnenwater (de VoB). Wij wijzen er op dat de VoB echter al de volgende bepaling bevat:

1. De vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd indien:
 - a. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
 - b. van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt overeenkomstig een daarin gestelde termijn of, bij gebreke van een termijn, binnen een redelijke termijn;
 - c. op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten intrekking of wijziging nodig is vanwege een belang, of
 - d. de belangen ter bescherming waarvan de vergunning of ontheffing is vereist;
 - d. de aan de vergunning of ontheffing gestelde voorschriften of beperkingen niet zijn of worden nagekomen.

Zoals blijkt uit recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (11-1-2012, nr. 201104903/1) dienen woonbootbewoners er rekening mee te houden dat een ligplaatsvergunning kan worden ingetrokken. Het zijn de belangen die de Verordening op het Binnenwater beoogt te beschermen die doorslaggevend zijn bij het antwoord de vraag of een ligplaatsvergunning kan worden ingetrokken. Het wijzigen van het bestemmingsplan na intrekking of wijziging van een ligplaatsvergunning is daarin niet 'leading' maar volgend.

Voor zover gesteld wordt dat door de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het bestemmingsplan de rechtszekerheid in het geding is en dit verkoopbaarheid bemoeilijkt, zijn wij van mening dat dit niet een gevolg is van de opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Het dagelijks bestuur ziet in de zienswijze dan ook geen aanleiding het voorstel over te nemen.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met de wijzigingsbevoegdheid van het dagelijks bestuur om aan vrijwillige verplaatsingen binnen de doelstellingen van het bestemmingsplan mee te werken van groter gewicht is dan het belang van adressante bij het schrappen van de wijzigingsbevoegdheid.

Voorstel

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 30, Mokum Mariteam

Adressant wenst met zijn zienswijze te bewerkstelligen dat stadsdeel Centrum met de Centrale Stad de logistiek van het gebied rondom het Centraal Station te gaan bespreken, waar volgens adressant onvoldoende rekening is gehouden met de bevoorrading van het gebied.

Daarnaast heeft adressant voor een aantal locaties aangegeven waar voorzieningen getroffen zouden moeten worden om voor Mokum Mariteam het laden en lossen van goederen mogelijk te kunnen maken. Het gaat in totaal om 26 locaties. De te treffen voorziening zou bestaan uit het instellen van een afmeerverbod voor pleziervaart met een ontheffing voor goederenvervoer.

Adressant ondersteunt de zienswijze van de Ondernemersvereniging Nieuwmarkt om een steiger aan te leggen aan de kop van de Geldersekaade.

Reactie van het dagelijks bestuur

Adressant vraagt in feite om het enkel afkondigen van een verkeersbesluit en het aanbrengen van een afmeerverbodsbord over een bepaalde lengte. Wij begrijpen dit verzoek goed tegen de achtergrond van de werkwijze van adressant met haar boot. Deze wordt met behulp van twee spudpalen gefixeerd op de bodem en kan als zodanig zonder de kademuur te beschadigen met behulp van een kraan goederen laden en lossen. Als er alleen maar een verkeersbesluit met verkeersborden wordt afgekondigd, betekent dit dat andere boten met een exploitatievergunning voor passagiers- en goederenvervoer hier ook gebruik van kunnen maken. Deze boten hebben echter geen spudpalen en moeten vanwege het in- en uitstappen of laden en lossen ook aan de kade vast liggen. Hiervoor moeten dan beschermende palen worden aangebracht om te voorkomen dat die boten de stenen van de kademuur beschadigen. Zonder deze voorzieningen mag een afmeerverbod niet worden afgekondigd.

De werkwijze van adressant past geheel in de gemeentelijke- en stadsdeelwens om meer goederenvervoer uitstootvrij over de grachten te laten plaatsvinden. Dat betekent echter niet dat wij in dit bestemmingsplan direct een grote lijst met extra afmeervoorzieningen (op- en afstap) op zullen nemen. Mocht blijken dat er draagvlak is voor eventuele extra op- en afstapvoorzieningen dan kan na vaststelling van het bestemmingsplan bij omgevingsvergunning met projectafwijking van het bestemmingsplan worden afgeweken om dat mogelijk te maken. Het is dan ook prematuur om in te gaan op de (on)mogelijkheden van de verschillende gesuggereerde locaties. Een aantal van de gesuggereerde locaties is al opgenomen in de bestemmingsplan. Het gaat om de volgende locaties:

- aan de Zwanenburgwal is een op- en afstapvoorziening in de vorm van een kleine steiger;
- de locatie aan het Amstelveld/Reguliersgracht is opgenomen in het bestemmingsplan;
- de gevraagde locatie Prinsengracht 494 voor het Leidseplein/Leidsestraat is een beter gesitueerde locatie bij Dikker en Thijs;
- de gevraagde locatie in de Amstel ter hoogte van de Bakkerstraat is een bestaande locatie ter hoogte van het Edenhotel;

Conclusie

Wij zijn van mening dat met het aantal opgenomen op- en afstaplocaties in het bestemmingsplan het algemene belang is gediend en ook het belang van adressant is gediend. Met het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur om extra op- en afstapvoorzieningen mogelijk te maken, wordt voldoende rekening gehouden met het belang van adressant.

Voorstel

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 31, dhr. M. en mevr. B. Rijkers

Adressanten zijn woonachtig op de “Maria van Mijndrecht”, Prinsengracht 164G. Zij zijn tegen het plaatsen van een steiger ten behoeve van de Canalbus tegenover hun schip. De plaatsing van de steiger ligt te dicht bij de knik. Het bestaande nautische probleem wordt zo erger.

Rondvaartboten geven geluidsoverlast en stankoverlast wat bij adressanten rechtstreeks de woning inkomt, hetgeen ten koste gaat van gezondheid en woongenot.

Adressanten stellen voor de steiger op dezelfde hoogte in de Keizersgracht te situeren. Daar is geen sprake van bewoning en de gracht is een stuk rustiger. Het bereiken van het Anne Frankhuis voor toeristen wordt dan eenvoudiger omdat de rijopstelling begint vanaf de Keizersgracht.

Voor zover de zienswijze niet wordt gehonoreerd, raden adressanten aan om het ontmoetingsverbod voor rondvaartboten te handhaven en streng te controleren.

Adressanten vrezen schade aan hun schip. Stilliggende rondvaartboten zijn een onnodig obstakel, juist in deze drukke gracht op deze locatie.

Reactie van het dagelijks bestuur

Tegenover de Westerkerk en het Anne Frankhuis zullen geen nieuwe op- en afstapvoorzieningen gerealiseerd worden. Bij het Anne Frankhuis is al sinds jaar en dag een klein steigertje en de Canal Bus meert ook al sinds de eind tachtiger jaren af aan de steiger in de knik van de Prinsengracht. Omdat de achterzijde van de Canal Bus dan middenin het vaarwater bleef liggen tijdens het afmeren is een andere afmeervijze bedacht, namelijk evenwijdig aan de kade met een instapmogelijkheid in de knik van de Prinsengracht. Uit het nautische advies van Waternet blijkt dat deze situatie nautisch een verbetering is, ten opzichte van de bestaande situatie.

In de Keizersgracht is in het ontwerpbestemmingsplan ook een op- en afstapvoorziening opgenomen overeenkomstig de suggestie van deze zienswijze. Hiermee wordt het drukke gedeelte ter hoogte van het Anne Frankhuis en Westerkerk aan de Prinsengracht ontlast.

Conclusie

Wij zijn van mening dat de verlenging van het steigertje ter hoogte van de knik in de Prinsengracht alsmede de extra op- en afstapvoorziening niet alleen in het algemeen belang zijn, maar dat hiermee ook de belangen van adressanten zijn gediend. Het bestemmingsplan behoeft dan ook geen wijziging.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 32, mevr. A. Ruijter en dhr. R. van Leeuwen

Adressanten verzoeken om aanpassing van het bestemmingsplan ter hoogte van Lijnbaansgracht nummer 62-G. De bestemming is daar Water met functieaanduiding ligplaatsen. Deze grenst aan de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' (zichtlijn) en wordt daar gedeeltelijk door overlapt. Adressanten zijn van mening dat ze hierdoor bij mogelijke vervanging van hun boot door benadeeld kunnen worden. Het verzoek is erop gericht de bestemming 'Waarde - Landschap' niet over de ligplaats te leggen, zodat bij vervanging door een ark hetzelfde woonoppervlak kan worden aangehouden.

Reactie van het dagelijks bestuur

Naar aanleiding van de zienswijze is de situatie ter plaatse onderzocht. Recent is een ligplaatsvergunning aan adressanten verleend ten behoeve van de vervanging van hun woonboot. Adressanten nemen ligplaats in met een ark die niet in de dubbelbestemming Waarde – Landschap is gelegen, maar liggen daar feitelijk nog een stukje vandaan. Vervanging van hun huidige woonboot door een ark met hetzelfde woonoppervlak is zonder meer mogelijk. Voor zover de dubbelbestemming Waarde – Landschap samenvalt met de functieaanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaatsen', prevaleert de dubbelbestemming.

Conclusie:

Wij zijn van mening dat het belang dat is gediend met het handhaven van de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' van groter belang is dan het belang van adressanten bij aanpassing van de begrenzing van de bestemmingsgrens.

Voorstel:

Voorgesteld wordt om de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 33, mevr. N. Willebrands en dhr. R. Siewerts van Reesema

Adressanten zijn van mening dat de onderzoeken geen goed beeld geven van de bestaande overlast en vinden het riskant om op basis daarvan te besluiten dat er nog wel wat op het water bij kan. Zij voeren in hun zienswijze de volgende argumenten aan.

1. Het bestemmingsplan bevat onduidelijkheden en tegenstrijdigheden wat betreft de te realiseren op- en afstapvoorzieningen. Enerzijds wordt gezegd dat meer vervoer over water een ontlasting geeft van het wegverkeer en anderzijds wordt toegegeven dat het vervoer over water slechts een klein percentage van het geheel uitmaakt, op de weg zal het dus nauwelijks verschil uitmaken.
2. In het luchtkwaliteitsonderzoek is geen rekening gehouden met groei en bevat geen daadwerkelijke metingen op de locatie zelf. Het is een illusie dat vervoer over water in de stad zuinig, economische en milieuvriendelijk is. Alleen bulktransport over water over grote afstand is vanuit milieuoogpunt de juiste weg.
3. De conclusie uit het rapport "Definitief Rapport op de Prinsengracht" is misleidend. Uit het feit dat het in een koude, natte zomer als die van 2010 net zo druk is als in een warme droge van 2003/2004 moet worden afgeleid dat het veel drukker is geworden op het water.
4. Adressanten zijn daarnaast tegen het opnemen van een extra ligplaats in het rak in de Prinsengracht tussen Elandsgracht en Looiersgracht. Dit is in tegenstelling met de doelstelling van het bestemmingsplan, door het bestaande zicht op het water grotendeels weg te nemen. Dit is juist wat het bestemmingsplan in de Prinsengracht en de Brouwersgracht beoogt weg te nemen.

Reactie van het dagelijks bestuur

ad. 1

Één van de conclusies van het rapport van LaGroup naar de effecten van het Steigerplan is dat van het totale vervoer 1 % in de binnenstad plaatsvindt over het water. Dit betreft echter vervoer van passagiers. Het Steigerplan ziet niet alleen op passagiersvervoer maar ook op goederenvervoer. Weliswaar is dit nog niet breed ontwikkeld, maar daarvoor zal het netwerk van op- en afstaplocaties in ieder geval ook gaan dienen. In het rapport van LaGroup wordt ook aangegeven dat de boot van MokumMariteam die nu al vaart een capaciteit heeft van vier vrachtwagens. Als er dus in de toekomst een aantal van dit soort boten het goederenvervoer mede zullen verzorgen scheelt dat wel degelijk in vrachtwagenbewegingen op de grachten.

ad. 2

Adressanten stellen ten onrechte dat in het luchtkwaliteitsonderzoek geen rekening is gehouden met groei. In het onderzoek is juist rekening gehouden met het maximaal aantal boten dat binnen een uur en verspreid over de vaartijden dat op een dag gevaren wordt zou kunnen plaatsvinden. Het maximum aantal boten dat bij een op- en afstaplocatie kan aanmeren in een uur, is namelijk afhankelijk van de tijd die benodigd is om aan te meren, aan of van boord laten gaan van personen of goederen en wegvaren. Die tijd bedraagt ca. 7 minuten. De groei is dus beperkt tot het maximum aantal dat feitelijk binnen een uur kan aanmeren. Daarmee is in het onderzoek rekening gehouden.

Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft niet bestaan uit een feitelijke meting. Het is gebruikelijk de luchtkwaliteit te berekenen aan de hand van door de wetgever vastgestelde rekenmethodes en modellen.

ad 3.

In het rapport over de drukte op de Prinsengracht is door de onderzoekers onderkend dat er sprake was van een relatief koude zomer in 2010. Het jaar 2011 is niet onderzocht, maar zoals menigeen zich kan herinneren hadden we in 2011 een warm voorjaar en een slechte zomer. Waar het om gaat is dat het gemiddeld genomen even druk is gebleven op het water. Wanneer gekeken wordt naar het aantal klachten over overlast over verschillende zomers laten deze zien dat het niet perse zo hoeft te zijn dat er in een relatief kouder jaar ook veel minder klachten zijn. Immers 2011 was een slechtere zomer dan zomer 2010.

zomer 2011	zomer 2010	zomer 2009	zomer 2008
487	522	533	308

(cijfers van het Meldpunt Overlast te Water van Waternet)

ad 4.

Het opnemen van de alternatieve ligplaats in het rak Prinsengracht tussen Elandsgracht en Looiersgracht is niet strijdig met de doelstelling uit het bestemmingsplan om de ruimtelijke relatie tussen water en wal beter zichtbaar te maken en te versterken. Op dit gedeelte van de Prinsengracht liggen de boten niet te dicht op elkaar. Er is in het bestemmingsplan voor gekozen om op sommige locaties waar een “gat” in een rij woonboten aanwezig was een alternatieve ligplaats in te tekenen. Deze ligplaatsen zijn van belang onder andere om de eigenaren van te verplaatsen woonboten in staat te stellen te opteren voor een locatie in de

grachtengordel. Een boot die een alternatieve ligplaats in gaat nemen moet voldoen aan de eisen van een minimale afstand van twee meter naar de aangrenzende boten. In de beantwoording van zienswijze 26 is erop ingegaan wanneer sprake is van een druk rak en wanneer volgens ons onvoldoende zicht op het water bestaat. Wij zijn het niet met adressanten eens dat door het mogelijk maken van een alternatieve ligplaats in het genoemde rak een druk rak ontstaat en het zicht op het water grotendeels weggenomen wordt.

Conclusie

Het belang van het bieden van een alternatieve ligplaats in de Prinsengracht weegt zwaarder dan het belang van adressanten bij het open houden van deze plek.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren

Zienswijze van adressant vermeld onder 34, mevr. L.H. Sperling – Huster

1. Adressante is van mening dat de Kattenburgervaart niet op juridisch correcte wijze als woonbootlocatie is aangewezen. Op 26 januari 2006 vond besluitvorming over de Visie op het water plaats. Daarbij werd motie 22 verworpen om meer alternatieve ligplaatsen in de Oostelijke Binnenstad te scheppen. De Kattenburgervaart was niet als woonbootlocatie opgenomen in de inspraakkaart van 25 april 2005, de memorie van antwoord van het dagelijks bestuur van 25 september 2005, de verslagen commissie Openbare Ruimte van 18 oktober en 3 november 2005 en niet in het verslag van de stadsdeelraadvergadering van 26-1-2006. Pas in april 2006 tijdens de bestuurswisseling na de deelraadsverkiezingen is de Kattenburgervaart in de plankaart als woonbootlocatie opgenomen.
2. De gemiddelde breedte van een woonboot is 5 meter. Vaak liggen er nog pleziervaartuigjes of vlotten naast. Bij een breedte van 13 meter van de Kattenburgervaart blijft er een onacceptabel smal doorvaartprofiel over. Dit zal leiden tot gevaarlijke situaties en overlast voor zowel doorvaart als voor eventuele woonboten.
3. Tot slot verkeert adressante in de veronderstelling dat woonboten in de Kattenburgervaart niet aangesloten zullen worden op het riool waardoor er extra vervuiling van het water optreedt. Waternet heeft volgens adressante negatief geadviseerd over woonboten in de Kattenburgervaart.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7. ad 1.

Ad. 2

Door het opnemen van ligplaatsen in de Kattenburgervaart komt het doorvaartprofiel niet in gedrang. Waternet heeft ten aanzien daarvan ook geen negatief nautisch advies afgegeven.

Ad. 3

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is bevoegd gezag om de uitvoering van de Waterwet af te dwingen. In dit geval gaat dat dus om het beëindigen van lozingen van woonboten. Voor thans liggende woonboten heeft Waternet (als uitvoeringsinstantie van AGV) het project "SchoonSchip" gestart (www.projectbureauschoonschip.nl) waarin projectmatig alle woonboten zullen worden aangesloten op het riool. Woonbootbewoners kunnen ook aanspraak maken op een subsidieregeling voor de aanpassingen binnen in de boot. Als een woonboot wordt verplaatst worden vanzelfsprekend gelijk de rioolvoorzieningen aangebracht en zal het bureau SchoonSchip toezien op daadwerkelijk aansluiten van de woonboot.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de Kattenburgervaart in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 35, Stadgenoot

Adressante spreekt haar verbazing uit dat haar inspraakreactie in het geheel niet is genoemd in de bijlagen. Adressante verzoekt haar visie op het ontwerpbestemmingsplan op te nemen in het definitieve bestemmingsplan. Deze visie houdt het in dat met het opnemen van ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen bij het Oostenburgereiland gewacht zou moeten worden totdat de herontwikkeling en herbestemming van het Oostenburgereiland is uitgekristalliseerd.

Adressante verzoekt in het bestemmingsplan Water rekening te houden met de toekomstige ontwikkeling van het Oostenburgereiland.

Reactie van het dagelijks bestuur

Wij betreuren het dat op de inspraakreactie van adressant niet in de inspraakreactie is gereageerd. Nu de inspraakreactie onderdeel uitmaakt van de zienswijze wordt er in dit kader op gereageerd.

Wij zijn bekend met het voornemen van adressante om het Oostenburgereiland te ontwikkelen tot een werk- woongebied. Vast staat dat adressante een groot deel van de kades en een deel van het water aan de zuidoostkant van het eiland in eigendom heeft. Om invulling te kunnen geven aan de functieaanduidingen voor woonschepen en bedrijfsvaartuigen, hebben wij de medewerking van adressante nodig, teneinde ter plaatse alternatieve ligplaatsen te kunnen realiseren. Voorafgaand aan het in procedure brengen van plannen om invulling te geven aan de alternatieve ligplaatsen zal wat betreft de exacte situering van een boot dan ook altijd overleg met adressante moeten plaatsvinden teneinde overeenstemming te krijgen over de exacte situering/ c.q. plaatsing van voorzieningen op de kades van adressante. Zonder overeenstemming met adressante zullen wij geen alternatieve ligplaatsen aan haar kades of in het water voor zover dat aan adressante

toebehoort ontwikkelen. Gelet hierop zien wij in het opnemen van de functieaanduidingen voor ligplaatsen geen belemmering in de door adressante voorgestane ontwikkeling van het Oostenburgereiland.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met het behoud van de mogelijkheid om alternatieve ligplaatsen bij het Oostenburgereiland te realiseren van groter belang is dan het belang van adressante bij het wegnemen van die mogelijkheid, nu deze mogelijkheid de ontwikkeling die adressante voorstaat niet doorkruist.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 36, Stichting Bewonersbelangen Oostelijke Eilanden

Adressante richt haar zienswijze tegen:

- a. de aanwijzing van de Marinierskade, de Kattenburgervaart en de Wittenburgervaart aan de Oostenburg zijde als woonboot- of bedrijfsvaartuiglocaties;
 - b. de aanplemping van een stuk water in de hoek Dijkgracht-Wittenburgervaart;
- en voort daartoe de volgende argumenten aan.

Ad. a

1. De locaties zijn niet op democratische wijze als woonbootlocatie aangewezen en vastgesteld. Op 26 januari 2006 vond besluitvorming over de Visie op het water plaats. Daarbij werd motie 22 verworpen om meer alternatieve ligplaatsen in de Oostelijke Binnenstad te scheppen. De locaties waren niet als woonbootlocatie opgenomen in de inspraakkaart van 25 april 2005, de memorie van antwoord van het db van 25 september 2005, de verslagen commissie Openbare Ruimte van 18 oktober en 3 november 2005 en niet in het verslag van de stadsdeelraadvergadering van 26-1-2006. Pas in april 2006 tijdens de bestuurswisseling na de deelraadsverkiezingen is de Kattenburgervaart in de plankaart als woonbootlocatie opgenomen. De Marinierskade staat niet in de Visie op het water van de Binnenstad en niet op de kaart van het concept-ontwerpbestemmingsplan Water. Bewoners hebben geen inspraakmogelijkheid gehad. Ten aanzien van de Kattenburgervaart zijn de locaties anders dan in het concept-ontwerpbestemmingsplan aan de andere kant van de vaart gesitueerd, soms 1 meter van de gevel van woningen.
2. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met het bestemmingsplan Oostelijke eilanden waarin staat dat de waterstructuur van dit voormalig havengebied beschermd dient te worden. De buurt kenmerkt zich als een dichtbevolkte woonbuurt. Rond de vaart is geen functiemenging, daarin verschilt de buurt van de rest van het centrum.
3. Er ontstaat planschade. De beslissing om woonboten langs genoemde locaties te plaatsen is ten nadele van alle huiseigenaren. De woningen zullen bij verkoop minder opbrengen met direct naast de woningen woonboten. De boten komen langs de hele Kattenburgervaart midden in het zicht te liggen en veelal verdwijnt het zicht op het

water. Woonboten in de vaart betekent negatieve verandering van de omgeving met als gevolg verslechtering van de situeringswaarde. Het plaatsen van woonboten is ongewenst gezien klankkasteffect door de bebouwing met geluidsoverlast als gevolg. In het rapport met planschadeberekeningen zijn de appartementen in de Paerl en Kattenburgergracht 21-43 niet meegenomen. De boten zijn in het ontwerpbestemmingsplan anders gesitueerd dan tijdens de berekeningen. Woonboten bij de Marinierskade ontnemen walbewoners het zicht op het water. Rook van houtkachels dringt de woningen binnen. In de Wittenburgervaart aan de Oostenburgkant is al sprake van geluidsoverlast voor de bewoners aan de overkant op Wittenburg.

4. Er is geen zorgvuldige belangenafweging gemaakt. Het zicht op de grachtengordel is belangrijker dan het woongenot van 400 gezinnen rond de vaart. Meer woningen in de vorm van woonboten in dit dichtbevolkte gebied is nadelig voor het woongenot van de huidige bewoners;
5. Het stadsdeel ontkent en herschrijft de cultuurhistorie om de vaart een logische locatie te laten lijken. In de Visie op het water werden de grachten onderscheiden in woon-, werk- en havengrachten en werd de Kattenburgervaart nog een havengracht genoemd. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dit onderscheid ook gemaakt maar wordt de Kattenburgervaart en Wittenburgervaart opeens werkgrachten genoemd.
6. Het stadsdeel heeft uitsluitend alternatieve woonbootlocaties gezocht binnen de stadsdeelgrenzen en niet daarbuiten. Ondanks toezeggingen is niet over de stadsdeelgrenzen heen gekeken. Door de centrale stad is door wethouder Van Poelgeest toegezegd dat plaatsen aan de Dijksgracht-Oost voor stadsdeel centrum verplaatsingen zouden worden bestemd, dit n.a.v. inspraakreacties van De Vaart Blijft Vrij en het Eilandenoverleg.

Ad. b

Aanplemping betekent een onaanvaardbare aantasting van de 17^e eeuwse havenstructuur. In de Visie op het water werden de grachten nog aangeduid als havengrachten, nu zijn het opeens werkgrachten. Dit is in strijd met de cultuurhistorie.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. a1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7. ad 1.

Wat betreft de aanwijzing van de Marinierskade als locatie voor woonboten, merken wij op dat op advies van Waternet deze ligplaatslocatie van de verbeelding is verwijderd. De ligplaatsen waren namelijk voorzien ter hoogte van de kleine doorvaart onder de brug. Vanwege het feit dat deze doorvaart veel gebruikt wordt door sleepboten en dekschuiten zou het afmeren van woonboten ter plaatse een goede en veilige doorvaart daarvan belemmeren.

Ad.a2

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7. ad 5.

Ad. a3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7. ad 6

Ad. a4

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7. ad 7.

Ad. a5

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7. ad 8.

Ad.a6

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7 ad. 9.

Ad. b

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 23 ad.4.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen aan de Kattenburgervaart en de Wittenburgervaart aan de Oostenburg zijde van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de situatie op de Oostelijke elanden in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

VERBEELDING

Wij stellen voor op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats' ter hoogte van de Marinierskade van de verbeelding te verwijderen.

Zienswijze van adressant vermeld onder 37, dhr. Goudriaan namens mevr. E. van Vliet en dhr. J.C. van Vliet

Adressanten richten hun bezwaren uitsluitend tegen de geplande op- en afstapvoorziening/ geplande verlengde steiger in de Prinsengracht ter hoogte van de Westertoren. Zij zijn tegenover deze locatie woonachtig.

Voor zover het ontwerpbestemmingsplan de bouw beoogt mogelijk te maken van het driehoekig stukje steiger ten zuiden van de knik in de Prinsengracht aan de zijde van de Westertoren is de zienswijze ook daartegen gericht.

1. De kaart is misleidend. De op- en afstapvoorziening is aangegeven als zijnde 'al aanwezig' terwijl sprake is van een nieuwe voorziening, op dit moment niet aanwezig en ook daarvoor niet. Dit geldt ook voor het steigertje tegenover Prinsengracht 261.

- Gelet op de aanzienlijke vergroting is het niet terecht die voorziening als 'bestaande' op- en afstapvoorziening op te nemen.
2. Gezien de bouwtekeningen van het stadsdeel voor verlenging van de kademuur, door een klein driehoekig stukje steiger aan te bouwen, is er fysiek geen plaats meer voor een op- en afstapvoorziening.
 3. Adressanten hebben bezwaar tegen de aanleg van de op- en afstapvoorziening tegenover hun woonboot om de volgende redenen.
 1. Er wordt een nautisch knelpunt gecreëerd. Een op- en afstaplocatie bij een onoverzichtelijke bocht, met de nautische problemen van de waterfietsen is onaanvaardbaar. Het zal leiden tot een toename van het grote aantal aanvaringen met de woonboot van adressanten.
 2. Belangrijkste bezwaren om hier een op- en afstaplocatie te realiseren bij eerdere pogingen van de gemeente daartoe, waren dat er onvoldoende vaarbreedte over blijft en het niet mogelijk is gelet op de hoge kademuur, alleen palen te plaatsen. Het argument dat langszij wordt aangelegd is niet juist omdat er vanuit twee richtingen wordt aangelegd, met alle gevaren van dien. Van een goede spreiding van op- en afstapvoorzieningen als bedoeld in het Steigerplan is geen sprake. Er worden hier twee op- en afstapvoorzieningen gepland. Één bestaande wordt vergroot (bij nr. 261, waarom dan nog een bij 277). Het argument dat de rederijen niet op één steiger kunnen aanleggen, is niet meer aan de orde, nu is gebleken dat het wel kan bij de steiger van Pulitzer.
 4. Het inhoudelijke bezwaar tegen de op- en afstaplocatie en de verlenging van de steiger is de gekozen locatie, waarvan al sinds jaren bekend is dat hier een nautisch probleem is, dat constant leidt tot aanvaringen en beschadiging van de woonboot, onrust, lawaai en stank aan boord en daarmee tot een aantasting van het woongenot. Door de bocht in de Prinsengracht kunnen boten elkaar niet aan zien komen, er is geen overzicht. Door de bocht kunnen rondvaartboten daar elkaar niet passeren. Aanleg van een op- en afstapvoorziening op deze plaats zal leiden tot een verdere aantasting van et woongenot.
 5. De op- en afstapvoorziening en de geplande verlengde steiger zal ook veel overlast geven in de nacht als er met pleziervaarttuigjes wordt aangelegd en café restaurant 't Werck wordt bezocht;
 6. Uit het bijgevoegde nautische rapport van mevrouw Schwippert blijkt het volgende.
 - zodra een rondvaartboot wegvaart van de op- en afstaplocatie zwaait de kont van het schip zodanig uit dat die in het verlengde van de waterfietsensteiger komt te liggen en twee elkaar tegemoetkomende schepen elkaar niet meer kunnen passeren. De gracht wordt geblokkeerd door het wegvarende schip.
 - Ter plaatse is de doorvaartbreedte onvoldoende zodra een rondvaartboot is afgemeerd aan de op- en afstapvoorziening omdat het schroefwater van et aangemeerde schip passerende schepen opzij zet, tegemoetkomende rondvaartboten niet kunnen uitwijken vanwege hun lengte, een uit noordelijke richting komende rondvaartboot in de kademuur dreigt te varen ten zuiden van de knik en schepen door het vele manoeuvreren niet kunnen uitwijken en ze botsen met hun kont tegen de ark van adressanten. Ondanks de nieuwe locatie voor de op- en afstapvoorziening van de Canal Bus, zullen aanvaringen aan de boot van adressanten blijven plaatsvinden;

7. Volgens de doorvaartprofielen dient de Prinsengracht ter plaatse 13 meter breed te zijn, voldoende om twee rondvaartboten elkaar te laten passeren. Wanneer er een rondvaartboot bij de knik afgemeerd ligt, is dat echter niet het geval vanwege het niet direct tegen de kant kunnen liggen en vanwege de bocht. De op- en afstapvoorziening zal een soort steiger worden vanwege het verschil met de hoogte van de kade, waardoor boten verder van de kade komen te liggen en het doorvaartprofiel smaller wordt dan toegestaan. Dit is in strijd met de belangen van adressanten omdat hun woonboot ligt tegenover die locatie ligt.
8. Adressanten zijn van mening dat het opnemen van onderhavige op- en afstapvoorziening/ de geplande verlengde steiger onzorgvuldig is voorbereid en dat ter zake geen zorgvuldige belangenafweging heeft plaats gevonden.

Reactie van het dagelijks

Ad. 1

Er was ter hoogte van het Anne Frankhuis al sinds jaar en dag een kleine op- en afstapvoorziening aanwezig. De Canal Bus meert ook al sinds eind jaren tachtig aan bij de steiger van de waterfietsen in de knik van de Prinsengracht. Dit is dus ook al een bestaande op- en afstapvoorziening waarbij alleen de plek waar de Canal Bus zal gaan afmeren wijzigt: nu meert deze op zodanige wijze af dat de achterkant van de boot middenin het vaarwater ligt, waardoor passerende boten mogelijk door het onverwachte schroefwater tegen de aan de overzijde afgemeerde woonboten worden gestuwd. In de door het dagelijks bestuur beoogde afmeersituatie liggende rondvaartboten evenwijdig aan de noordelijke kademuur. De kans dat passerende boten door het schroefwater tegen de woonboten worden gedrukt neemt daardoor af. De situatie is vanwege mogelijk nautisch bezwaar voorgelegd aan Waternet. Het advies van Waternet hierover is als bijlage 4 bij deze Nota van Beantwoording gevoegd. Over het schroefwater heeft de nautisch adviseur van Waternet opgemerkt dat de gemeerde rondvaartboot in de nieuwe situatie gestrekt langs de kade ligt. Tijdens het meren zal de schipper zijn voorstuwing in werking hebben is er sprake van schroefwater stuwing. Deze stuwing is echter in de langs richting van kade en niet meer, zoals in de oude situatie, dwars in de vaarweg. Zodra het schip gemeerd ligt moet de voortstuwing worden uitgezet. Wij menen dat

Ad. 2

In dit geval vormt het driehoekige stukje steiger inderdaad een verlengstuk van de kademuur. De feitelijke op- en afstapvoorziening blijft echter tegen de kademuur vereist om beschadiging aan de kademuur te voorkomen. Uit de definitie van een op- en afstapvoorziening in de planregels blijkt dat een op- en afstapvoorziening al dan niet in combinatie met een steiger mogelijk is. Dat er feitelijk geen ruimte is voor een op- en afstapvoorziening is dan ook niet juist. Er heeft immers ook jaren een op- en afstapvoorziening voor de Canal Bus op deze locatie gezeten.

Ad. 3

Voor het gedeelte van een mogelijke vergroting van een nautisch probleem verwijzen we naar hetgeen we hiervoor onder ad. 1 van deze zienswijze hebben opgemerkt. Voor zover adressanten menen dat het naar hun idee onvoldoende veilig is ter plaatse met hun woonboot te blijven liggen, staat het hen vrij gebruik te maken van de mogelijkheid om te verplaatsen naar een andere ligplaats binnen het centrum.

Anders dan adressanten aanvoeren kan alleen aan de te realiseren “driehoeksteiger” worden aangemeerd door boten die vanuit noordelijke richting komen. De locaties waar op de bestemmingsplankaart op- en afstapvoorzieningen zijn ingetekend zijn de enige twee mogelijke locaties in dit rak, omdat er rekening moet worden gehouden met tegenoverliggende woonboten, met de uitvaart van twee grachten te weten: Bloemgracht en Leliegracht en met de waterfietsen. In verband met de grote drukte van bezoekers via het water aan het Anne Frankhuis is het gerechtvaardigd om in dit rak twee op- en afstapvoorzieningen toe te staan. Hoe meer afmeermogelijkheden er worden geboden, des te minder overlast zal er zijn van wachtende boten. Om die reden is er ook een uitwijksteiger in de Keizersgracht voorzien.

Over het gezamenlijk gebruik van de steiger bij het Pullitzer hotel merken wij op dat dit gebeurd is ten tijde van de sloop- en bouwtijd van de kademuur ter hoogte van Anne Frankhuis en Westerkerk. Een dergelijk groot onderhoudsproject vergt van alle partijen meedenk- en meewerkcapaciteit. Daar is met de tijdelijke oplossingen voor de waterfietsen, een extra steiger in de Keizersgracht en het gebruik van de steiger bij het hotel tijdelijk in voorzien. Problemen bij gezamenlijk gebruik van op- en afstaplocaties zijn ons niet bekend. Er zijn behoudens de vaste afvaartlocaties geen eigen op- en afstaplocaties in de binnenstad bestemd speciaal voor één rederij. De locaties zijn allemaal openbaar. Dat deze soms als zodanig gebruikt lijken te worden heeft meestal te maken met ofwel de frequentie van het gebruik ofwel met de wens van marktpartijen om een bepaalde locatie wel of niet te gebruiken.

Ad. 4

Het nautisch probleem in de knik van de Prinsengracht zit slechts gedeeltelijk in het elkaar niet kunnen zien. Het zit hem vooral in het feit dat de Canal Bus haaks in het vaarwater afmeert, waardoor nietsvermoedende passerende boten uit hun koers kunnen raken. Door deze bus evenwijdig aan de kademuur aan te laten meren is er nauwelijks of geen onverwacht schroefwater bij het passeren van de rondvaarboot. Aanvaringen door passerende boten met de woonboot van adressanten zullen daardoor niet dan wel beduidend minder vaak plaats vinden, hoewel ze nooit helemaal uitgesloten kunnen worden.

Ad. 5

Aan de op- en afstapvoorzieningen mogen geen pleziervaartuigen worden aangemeerd. Deze zijn uitsluitend bedoeld voor vergunninghouders (rondvaart en goederenvervoer). Feitelijk zit de opstapvoorziening dermate hoog ten opzichte van de waterlijn dat de meeste pleziervaartuigen hier niet kunnen aanmeren om aan wal te komen. Volledig uit te sluiten is dat echter niet, dat geldt voor alle kades in het centrum.

Ad. 6

Wij hebben aan de nautisch adviseur van Waternet verzocht om een reactie op het overgelegde adviesrapport van nautisch adviseur van adressanten, mevrouw Schwippert. Over het blokkeren van de gracht schrijft de nautisch adviseur van Waternet het volgende: *“Een van het steiger vertrekkend schip zal de vaarweg oversteken naar zijn stuurboord wal. Dat is een in de scheepvaart gebruikelijke manoeuvre. In het Binnenvaartpolitie reglement staan de regels die dienen te worden nageleefd bij het varen en manoeuvreren. Zo mag een*

vertrekkend schip medewerking verlangen van een ander schip die daar dan aan mee dient te werken. Tevens is de beroepsvaart voorzien van een marifoon voor schip – schip communicatie en zullen zo nodig afspraken met elkaar maken.”

Over het schroefwater van de stilliggende rondvaartboot aan de op- en afstaplocatie in de knik meldt de nautisch adviseur dat het schroefwater tijdens het aan- en afmeren evenwijdig aan de kade verspreid zal worden en niet meer zoals in de oude situatie in de richting van de boot van adressanten. Tevens merkt de adviseur op dat er voldoende ruimte is voor manoeuvreren, passeren en varen van schepen in de nieuwe situatie. De nautische situatie verbetert ten opzichte van de oude situatie.

Ad. 7 en 8

Anders dan adressanten stellen, is er geen sprake van dat de evenwijdig aan de kademuur af te meren Canal Bus of andere rondvaartboot verder van de kant af zal komen te liggen. Er zal slechts een afmeerpaal van 30 centimeter tussen wal en schip zitten. Het hoogteverschil wordt opgevangen door een trap aan de steiger. Er ontstaat daardoor geen situatie waarbij het minimale doorvaartprofiel niet gehandhaafd blijft. De nautisch adviseur van Waternet heeft hierover opgemerkt dat er voldoende ruimte overblijft, ook als er een rondvaartboot aan de nieuwe steiger in de knik ligt. Deze situatie is juist in samenwerking met Waternet onderzocht waarbij is gezocht naar de meest optimale oplossing waarbij een ieders belang het meeste is gediend. Het dagelijks bestuur meent juist dat er wel sprake is van een zeer zorgvuldige belangenafweging.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met een verlengde steiger ter hoogte van de knik in de Prinsengracht zwaarwegender is dan het belang van adressanten om de situatie te laten zoals die was. Wij merken daarbij op dat de situatie van adressanten daarbij verbetert ten opzichte van de bestaande situatie.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 38, Vereniging Amstelveld Buurt

Adressante richt haar zienswijze tegen de aanlegsteigers op de Reguliersgracht ter hoogte van het Amstelveld 8, de Prinsengracht ter hoogte van nr. 710 en de Reguliersgracht ter hoogte van nummer 11 en de Keizersgracht 672 ter hoogte van het Museum van Loon. Door het gebruik van deze steigers zal een aanzienlijke verhoging van geluidshinder komen, door de weerkaatsing van geluid tegen de woningen en het lawaai van mensen op de boten. De luchtkwaliteit verslechtert door de toename van verkeer op het water.

De handhaving baart adressante zorgen. Door de op- en afstapvoorzieningen wordt de leefbaarheid van het Amstelveld, de Reguliers- en Keizersgracht aangetast ten gunste van het commerciële belang van ondernemers. De kans is groot dat er op de wal bouwwerken en /of reclameborden komen.

De balans in de buurt op de gracht en het Amstelveld wordt verstoord door de komst van aanlegsteigers.

Reactie van het dagelijks bestuur

Wat betreft de eventuele geluidsoverlast en milieuhinder (vermeende aantasting luchtkwaliteit) verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 17 onder 7, 8 en 9.

Wat betreft de beantwoording waarbij de leefbaarheid van het Amstelveld wordt aangetast verwijzen wij naar het antwoord zoals gegeven bij zienswijze 3 ad. 1. Voor het Amstelveld geldt namelijk hetzelfde als voor de Noordermarkt. De op- en afstaplocatie verandert niets aan de voorzieningen in de omgeving van het Amstelveld.

Bij de te realiseren op- en afstaplocaties mogen geen bouwwerken of borden worden geplaatst. Voor een verdere inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen we naar onze reactie op zienswijze 17 ad. 1.

Conclusie

Wij vinden het in het kader van het algemeen belang dat is gediend met het bevorderen van vervoer over water, de aanleg van op- en afstaplocaties van een groter gewicht dan het belang dat adressante heeft bij het niet aanleggen daarvan. Om die reden handhaven wij in het bestemmingsplan opgenomen locaties.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 39, Vereniging Amsterdamse Rondvaartrederijen

1. Adressante geeft aan een mogelijk eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht een niet aanvaardbare beperking te vinden van de dynamische functie van het water. Zij dringt er op aan in het bestemmingsplan de intentie vast te leggen op termijn slechts aan één zijde plekken voor woonschepen te hebben.
2. Ondanks het feit dat uit het rapport “Drukke op de Prinsengracht” niet is gebleken dat aantal vaarbewegingen is toegenomen in de periode 2004-2010, is de “gevoelsoverlast” dat in de rakken Amstelveld en Noordermarkt dat wel. Het rak bij het Anne Frankhuis was in de jaren negentig een nautisch knelpunt. Sinds daar aan één zijde nog slechts woonboten liggen, is het geen knelpunt meer. In de toekomst zouden meer knelpunten op die manier opgelost moeten kunnen worden. Het bestemmingsplan biedt daarvoor echter geen ruimte.
3. Adressante stelt dat het herbestemmen van woonboten naar hotelboten een indicatie is dat het belang van de woonfunctie van woonschepen is verminderd en dat kan worden ingezet op het verminderen van het aantal woonschepen in de binnenstad. Enerzijds laat het stadsdeel voor de bedrijfsvoering ondersteunende functies niet toe, anderzijds wordt nu ruimte geboden voor hotelboten die aantoonbaar geen enkele band met het water hebben.
4. Adressant doet de volgende suggestie. Als besloten wordt om de bestemming hotelschip mogelijk te maken, koppel daar de verplichting voor de eigenaar aan om bij de bestemmingswijziging mee te werken aan een verplaatsing naar een van de door het stadsdeel voorgestelde alternatieve locaties. Het argument om geen

woonboten te verplaatsen omdat je dan iemand zijn 'huis' verplaatst gaat dan immers niet op. Ook waardevermindering is dan niet aan de orde, immers een illegale situatie wordt gelegaliseerd. De vrijgekomen plaatsen kunnen dan worden gebruikt voor het verplaatsen van schepen uit de Prinsengracht zodat daar geleidelijk de voor adressant gewenste situatie ontstaat van woonschepen aan één zijde en meer ruimte op drukke plekken. Het stadsdeel heeft hiermee een krachtig middel in handen om het zo gewenste doorschuif-systeem op gang te krijgen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad.1

Wij zijn van mening dat door het nemen van verkeersmaatregelen op het water ter plaatse van de Prinsengracht de belangen van bewoners op en gebruikers van het water het beste gediend kunnen worden. Het voorstel van adressante om de intentie uit te spreken op termijn slechts aan één zijde van de Prinsengracht woonboten toe te staan, nemen wij niet over. Voor zover er verkeersmaatregelen op het water van de Prinsengracht genomen zullen worden betreft dat een aspect dat in het kader van dit bestemmingsplan geen nadere bespreking behoeft.

Ad. 2

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met nautische knelpunten. Om die reden is een woonbootligplaats bij de Snoekjesgracht niet meer in het bestemmingsplan opgenomen. Voor het overige zijn er niet zodanige knelpunten door Waternet geconstateerd dat er sprake is van een situatie waar eveneens ligplaatsen weggehaald zouden moeten worden.

Ad. 3

Anders dan adressante stelt, kan uit de wijzigingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur om op boten de functie- aanduiding 'horeca van categorie 5' te leggen, niet worden afgeleid dat het belang van de woonfunctie van woonschepen is verminderd. Het uitgangspunt binnen het stadsdeel Centrum is dat het aantal boten binnen het centrum met een ligplaatsvergunning niet mag toenemen, daar verandert het bestemmingsplan dan ook niets aan.

Ad. 4

De door adressante aangedragen suggestie zal worden meegenomen bij de ontwikkeling van het uitvoeringsbeleid dat voor de 'hotelboten' opgesteld dient te worden.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het belang dat adressante in haar zienswijze voorstaat betrekking heeft op aspecten die niet in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Aan het algemeen belang bij handhaving van het bestemmingsplan in zijn huidige vorm beter dient dan ook meer gewicht te worden toegekend dan aan het belang van adressante.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressanten vermeld onder 40, 41 en 42: dhr. F. Vlaun / Reederij Vlaun, mevr. W. Vlaun Rensink

1. Adressant maakt bezwaar tegen het plaatsen van een steiger bij de Noordermarkt. Door de steiger zal de sfeer van het plein verdwijnen, wat leidt tot aantasting van het woongenot. Het zal leiden tot waardevermindering van de arken. Woonarken dichtbij een brug zijn veel moeilijker verkoopbaar (door het manoeuvreren van de rondvaartboten);
2. Adressant stelt dat het boottoerisme is toegenomen. Van de illegale vaak overbevolkte sloepen wordt thans de meeste overlast ondervonden. Deze zullen vooral gebruik gaan maken van de steiger met de daarbij horende overlast (schreeuwen en alcohol). Daarnaast zullen de nodige junks en alcoholisten hun vertier komen zoeken. Het ergste dat adressant vreest is de geluidsoverlast van manoeuvrerende rondvaartboten en watertaxi's.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 3. ad. 1

Wij hebben vanwege de aanleg van de op- en afstaplocaties laten onderzoeken of er sprake is van schade voor woonbooteigenaren die voor vergoeding in aanmerking zou kunnen komen. Uit het advies 'Aanvullende risicoanalyse planschade' van 24-10-2011, blijkt dat woonbootbewoners als gevolg van de aanleg van op- en afstaplocaties niet in aanmerking komen voor planschade of nadeelcompensatie.

Ad. 2

Adressant verkeert ten onrechte in de kennelijke veronderstelling dat er een grote steiger gebouwd gaat worden aan de Noordermarkt. Het gaat echter uitsluitend om een op- en afstaplocatie ten behoeve waarvan 6 palen en tussen de twee middelste een plank wordt aangebracht, de op- en afstapvoorziening. Wellicht dat vanwege de omvang van het vlak dat op de kaart is aangegeven - waarmee slechts de functie voor dat gedeelte van het water is aangegeven - het idee is ontstaan dat op dat gedeelte een steiger wordt gebouwd. Om deze verwarring te voorkomen wordt de raad ambtshalve voorgesteld om op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstapvoorziening' te veranderen in 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie', de definitie in de planregels daarop aan te passen alsmede de toelichting. Daardoor wordt duidelijker dat het aanduidingsvlak op het water de locatie betreft en de voorziening de zes palen met een plank.

Van feestende mensen op een steiger kan dan ook geen sprake zijn, zodat die vrees ongegrond is. Adressant vreest illegaal passagiersvervoer en geluidsoverlast van grote sloepen. Bij zienswijze 22 hebben wij al opgemerkt dat we veel heil verwachten van het door de gemeenteraad in te stellen verbod op versterkte muziek op open boten en op een betere handhavingsmogelijkheid van illegale passagiersvaart.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek in Amsterdam zoals in het ontwerpbestemmingsplan is

geconcretiseerd, alsmede het belang dat is gediend met het creëren van een op- en afstaplocatie op deze locatie aan de Noordermarkt vinden wij van een zwaarder gewicht dan het belang van adressant bij het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan in de door adressant gewenste zin.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

REGELS, VERBEELDING EN TOELICHTING

Wij stellen voor:

- op de verbeelding de betekenis van 'swa-oa' te veranderen van 'specifieke vorm van water – op- en afstapvoorziening' in 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie';
- in de regels artikel 1.43 aanpassen, artikel 1.55 aanpassen en 4.1 sub p., 4.2.8, 4.4.5 sub c, 4.4.7, 4.6.2.
- in de toelichting par. 6.3.2 onder ad. 16 aan te passen en de tekst van de toelichting daarop aan te passen.

Zienswijze van adressant vermeld onder 43, Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

Adressante wenst de inspraakreactie als ingevoegd te beschouwen. Hierin zijn – anders dan in de zienswijze – nog de volgende punten aangevoerd.

1. Adressante vraagt zich af waar naast de ruimte die is aangewezen voor alternatieve ligplaatsen, de ruimte vandaan moet komen die nodig is om tot een betere beleving van het water te komen;
2. Het nautisch knelpunt Brouwersgracht/Prinsengracht is niet meer opgenomen, zonder dat de situatie ter plekke is verbeterd;
3. Adressante stelt voor om niet alleen 10 meter afstand tot historische bruggen in acht te nemen maar tot iedere brug;
4. De tussenruimte tussen boten van twee meter moet in het bestemmingsplan worden opgenomen, nu is het slechts een streefcijfer;
5. Adressante stelt een uitsterf beleid voor woonarken in het centrum voor, te beginnen in het Unesco-gebied. Het uitgangspunt zou moeten zijn wonen op schepen, niet bouwen op het water. Een gracht is geen bouwlocatie;
6. Adressante stelt een aantal stedenbouwkundige criteria voor waar woonboten aan moeten voldoen, nl. (10 meter afstand tot de brug, onderling minimaal 2 meter afstand, zichtlijnen respecteren, toestemming voor vervanging verbouwing alleen verlenen als aan minimale afstandscriteria wordt voldaan; binnen Unesco-gebied geen drijvende bungalows meer toestaan;
7. Adressante vindt hotelboten een slecht idee. Adressante vreest een wildgroei. Hotelgasten zijn zich minder bewust van hun omgeving en veroorzaken overlast. Woonboot- en walbewoners kunnen bij afwezigheid van de exploitant van de boot met hun klachten nergens terecht.

In de zienswijze wordt voor het overige nog aangevoerd:

8. Voor het dynamisch gebruik van het water vormen ook de eerste rakken van de Prinsengracht een nautisch knelpunt. Het authentieke karakter is aangetast door een

muur van woonboten die de stad afsluit van het water, waardoor de kade niet gebruikt kan worden waarvoor die ooit bedoeld was, nl. het laden en lossen van goederen en mensen.

9. Adressante deelt wel de vrees dat de binnenstad in algemene zin vercommercialiseert, waardoor woonfunctie en functiemenging in gedrang komen.

Het steigerplan hoeft geen commercialisering te betekenen, mits:

- een horecastop wordt ingesteld bijvoorbeeld bij de Noordermarkt en het Amstelveld, hoewel dat voor het bestemmingsplan Water niet echt aan de orde is;
- maatregelen worden genomen tegen de overlast op het water, verbod op versterkte muziek op boten, het kwantitatief limiteren van vergunningen;
- duidelijk moet zijn dat geen enkele steiger iemands privébezit is;
- de steiger dient beperkt te blijven tot 6 palen en een plankje;
- adressante vindt het onverstandig eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht in te stellen.
- Volgens adressante is de belangrijkste maatregel tegen vercommercialisering van het water een verbod op hotelboten;

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Uitgangspunt van het bestemmingsplan is dat het aantal ligplaatsen gelijk blijft. De ruimte om de beleving op het water te verbeteren ontstaat door het aanbieden van alternatieve ligplaatsen waardoor een betere spreiding van boten mogelijk wordt.

Ad 2.

In de Visie op het water van de binnenstad heeft de toenmalige dienst Binnenwaterbeheer (nu Waternet) een aantal nautische knelpunten opgegeven die ook zijn opgenomen in de bij de visie behorende kaartbijlage 3. In verband met het bestemmingsplan voor het water is ook nautisch advies gevraagd aan Waternet. Inmiddels zijn door het college van Burgemeester en Wethouders de doorvaartprofielen vastgesteld waarop Waternet deels de nautische adviezen baseert. Op basis van deze doorvaartprofielen heeft Waternet aangegeven dat met de ten tijde van de visie opgegeven nautische knelpunten als zodanig geen rekening meer gehouden hoeft te worden in het bestemmingsplan voor het water, omdat dit geen nautische knelpunten meer zijn. De enige uitzondering hierop is de ligplaats van een woonboot aan de Snoekjesgracht op de hoek met de Oudeschans. Vanwege dat nautische knelpunt is de betreffende ligplaats niet meer in het bestemmingsplan opgenomen en dient voor de betreffende woonboot een alternatieve ligplaats te worden gevonden. Volgens Waternet zijn er verder geen specifieke nautische knelpunten meer in de binnenstad.

Ad. 3

Wat betreft dit onderdeel geldt dat wij bij de opstelling van het bestemmingsplan hebben vastgehouden aan het door de centrale stad op 14 november 2001 aangenomen beleid, waarin gedetailleerd uitleg is gegeven over de uitvoering van een in 1995 aangenomen motie over het instellen van een afmeerverbod binnen 10 meter van historische bruggen. Deze beleidsnotitie geldt nog steeds voor het centrum. Daarin is door de gemeenteraad de keuze gemaakt het op 10 meter afstand afmeren bij bruggen alleen bij walkantvernieuwingen en op vrijwillige basis bij historische bruggen na te streven. Wegbestemmen van ligplaatsen of gedeelten daarvan zou met zich meebrengen dat binnen

de planperiode daar ook daadwerkelijk uitvoering aan gegeven moet worden. Het aantal ligplaatsen binnen 10 meter van een historische brug is echter dermate groot, dat het stadsdeel daarvoor bovendien over onvoldoende financiële middelen beschikt, waardoor het bestemmingsplan niet binnen een planperiode van 10 jaar te realiseren zou zijn en daardoor onuitvoerbaar zou zijn. Om die reden is gekozen voor een vrijwillige basis.

Voor zover er nog geen woonboten zijn gelegen binnen 10 meter afstand van een niet-historische brug, is in het bestemmingsplan het aanduidingsvlak tot 10 meter voor de brug ingetekend op de verbeelding, zodat bij bruggen waar momenteel die afstand wel aanwezig is, deze in de toekomst behouden blijft.

Ad. 4

Anders dan adressante in de zienswijze aanvoert, is in artikel 4.4.1 onder d de bepaling opgenomen dat bij het innemen van ligplaats een onderlinge afstand van minimaal twee meter moet worden aangehouden. Overigens is een soortgelijke bepaling als verplichting opgenomen in de Bootrichtlijnen artikel 5. Deze tussenruimte wordt altijd strikt in acht genomen bij de vergunningverlening voor het vervangen en verbouwen van boten.

Ad. 5

Adressante onderbouwt niet op welke wijze een goede ruimtelijke ordening gediend zou zijn met een uitsterfbeleid voor woonarken. Ons uitgangspunt bij het bestemmingsplan Water is nu juist woonbootbewoners meer zekerheid te geven door de betreffende ligplaatsen op uniforme wijze vast te leggen in één bestemmingsplan. Om te voorkomen dat er uitwassen zouden kunnen ontstaan op het water qua opbouwen op boten en qua uiterlijk zijn de Bootrichtlijnen en de Nota Welstand op het Water vastgesteld waar boten bij verbouwingen of vervanging aan moeten voldoen. Tevens is het beleid zoals vastgelegd in de Bootrichtlijnen dat schepen en vaartuigen niet vervangen mogen worden door arken. Daarmee is het aantal arken in het centrum bevroren. Een uitsterfbeleid is mede om die reden dan ook niet nodig. Er bestond tot 2009 een uitsterfbeleid voor arken. Dit bleek echter in de praktijk ook niet uitvoerbaar omdat er een groot aantal kleine arken blijkt te liggen in de binnenstad, waarbij de woonoppervlakte te klein zou worden als de ark alleen nog maar door een schip mag worden vervangen. Overigens is dit punt ook uitgebreid aan de orde geweest bij de vaststelling van de Bootrichtlijnen en de Nota Welstand op het water. De raad heeft uiteindelijk ingestemd met de mogelijkheid dat een ark wel door een ark mag worden vervangen.

Ad. 6

Woonboten kunnen alleen een ligplaats innemen op de in het bestemmingsplan aangewezen alternatieve ligplaatsen. Elke locatie voor deze ligplaatsen is zorgvuldig onderzocht en de relevante aspecten zijn daarbij afgewogen. Hierbij spelen stedenbouwkundige aspecten een belangrijke rol. Alle alternatieve ligplaatsen houden rekening met een afstand van minimaal 10 meter tot een brug (onafhankelijk van de orde). De afstandseis van 2 meter tussen twee boten geldt algemeen, dat betekent voor vervanging op dezelfde locatie en bij verplaatsing naar een andere locatie. Bij de Oostelijke eilanden zijn alternatieve ligplaatsen aangewezen, die zich in een belangrijke zichtlijn bevinden. Het gedeelte van deze ligplaatsen dat zich in de zichtlijn bevindt, is voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde - Landschap'. Dit houdt in dat op deze locaties alleen

schepen en geen arken afgemeerd mogen worden, tenzij op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan er al een ark in de zichtlijn is gelegen. Het bestemmingsplan bevat in de planregels de bepaling dat bij vervanging van de ark dit dan alleen door een schip mag gebeuren. De keuze om wel schepen in zichtlijnen toe te staan is gemotiveerd in hoofdstuk 4.2.4 van de toelichting op het bestemmingsplan. Zie hiervoor ons antwoord op zienswijze 26 onder 4.

Wij zijn van mening dat voor de kernzone van het UNESCO-gebied voor verplaatsingen geen andere criteria mogen gelden dan voor de rest van het plangebied, aangezien dat rechtsongelijkheid met zich mee zou brengen. Op enkele uitzonderingen na is immers vrijwel het gehele plangebied aangewezen tot beschermd stadsgezicht. Dit gebied komt overeen met de kern- en bufferzone van het gebied dat tot werelderfgoed is benoemd. Ruimtelijk gezien is de gehele binnenstad – het gehele plangebied gaat terug op 17^e eeuwse of nog oudere structuren – van even groot cultuurhistorisch belang.

Ad. 7

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 19 ad. 1. In aanvulling hierop merken wij op dat in de beleidsregels die voor het verschaffen van logies op het water opgesteld worden, criteria opgenomen zullen worden die een negatieve invloed van het logiesgebruik van boten op het woon- en leefklimaat in een buurt moeten voorkomen.

Ad. 8

Volgens Waternet, de nautisch vaarwegbeheerder van Amsterdam, is er geen nautisch knelpunt aan de Prinsengracht. Wel hebben wij als uitgangspunt voor het bestemmingsplan voor het water genomen dat een aantal rakken (waaronder het rak waar adressante op doelt) dusdanig vol ligt met woonboten dat we hier graag een woonboot uit zien verplaatsen om meer ruimte en zicht op het water te verkrijgen, alsmede een veiligere onderlinge afstand met betrekking tot brandveiligheid. Zoals ook te zien is in de verbeelding willen wij speciaal in dit eerste rak van de Prinsengracht ook nog eens twee woonboten extra verplaatsen om de door adressante bedoelde verbinding met het water te herstellen en op die plek het vervoer over water ook meer kans te geven.

Ad. 9

In de belangenafweging van dit bestemmingsplan menen wij enerzijds recht te doen aan de belangen van woonbootbewoners die bestaan uit ongestoord woongenot en mogelijkheden in het centrum om te verplaatsen (geen onnodige verplaatsingen) en aan de belangen van de gebruikers van het water (woonboten moeten niet in de weg liggen). Door in de drukkere rakken ontlichting mogelijk te maken komt er op termijn meer ruimte op het water en kan een ordentelijke inrichting van het water worden bereikt en kan het water op efficiëntere wijze worden gebruikt.

Wat betreft de vrees voor commercialisering merken wij in volgorde van de zienswijze het volgende op:

- Uitbreiding van horeca is in de binnenstad nog maar op zeer beperkte schaal toegestaan. In de nieuwe bestemmingsplannen zoals voor de Westelijke binnenstad (in voorbereiding) en Zuidelijke binnenstad (vastgesteld op 27 maart 2012) geldt dat

uitbreiding van horeca slechts is toegestaan voor zover dat in overeenstemming is met het horeca beleidsplan en het hotelbeleid. In het horecabeleidsplan is voor de Noordermarkt opgenomen dat er geen uitbreiding van horeca meer kan plaatsvinden.

- Vóór de zomer van 2012 zal de gemeenteraad een verbod op versterkte muziek op open boten hebben ingesteld en handhavingsmiddelen tegen illegale passagiersvaart hebben verstrekt.
- De op- en afstapvoorzieningen worden alle ofwel met maximaal 4 tot 6 ofwel palen uitgerust. Alleen de op- en afstapvoorziening aan het Haarlemmerplein zal vanwege het te overbruggen hoogteverschil uitgevoerd worden als kleine steiger.
- Het bestemmingsplan kan geen maatregelen behelzen met betrekking tot het verkeer zoals het al dan niet instellen van eenrichtingsverkeer.
- Voor een inhoudelijke reactie op dit deel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar haar reactie op de zienswijze onder 19 ad. 1.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met handhaving van het bestemmingsplan in zijn huidige vorm van een groter gewicht is dan het belang van adressante bij de door haar geschetste wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 44, Vereniging van Eigenaren De Paerl

Adressante stelt dat de steiger aan de achterkant van De Paerl een privésteiger is. Ten onrechte staat deze in het ontwerpbestemmingsplan als publieke aanlegsteiger aangeduid. Op plankkaart 2 "Kade en oevergebruik" behorende bij de Visie op het Water van de Binnenstad staat dit gebied als privégebied aangeduid. Adressante neemt aan dat de steiger uit het plan wordt verwijderd.

Reactie van het dagelijks bestuur

Adressante wijst er terecht op dat de steiger op kaart 2 bij de visie op het water is aangewezen als privégebied. Privésteigers zijn en worden niet in het bestemmingsplan opgenomen. In de toelichting is aangegeven dat particuliere, niet-commerciële en niet-openbare toegankelijke steigers niet in het plan opgenomen zullen worden. In dit geval gaat het om zo een steiger.

Conclusie

Gelet op het belang dat adressante voorstaat zijn wij van mening dat daaraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan het belang dat is gediend met handhaving van het bestemmingsplan in zijn huidige vorm.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren.

VERBEEELDING

Wij stellen voor op de verbeelding de functieaanduiding 'ste' 'steiger' aan de achterkant van het gebouw Wittenburgergracht 5 t/m 71 te verwijderen.

Zienswijze van adressant vermeld onder 45, Werkgroep Water van Wijkcentrum d'Oude Stadt

1. Adressante is van mening dat meer ingezet moet worden op vermindering van woonboten dan op verplaatsing, omdat er nauwelijks gewenste alternatieve ligplaatsen zijn. Maatwerk kan ruimte creëren. Per boot moet gekeken worden of er wel wordt gewoond of dat er andere ongewenste functies voorkomen.
2. Adressante geeft aan het ongewenst te vinden dat woonboten in de binnenstad als hotel worden gebruikt. Woonboten zijn de afgelopen decennia al gelegaliseerd, het is niet juist nu hotelboten te legaliseren terwijl de doelstelling is meer lucht, zicht op het water en de mooie gevels te krijgen. Er zijn genoeg hotels op de wal.
3. Adressanten hebben bezwaar tegen de geplande op- en afstapvoorzieningen bij de Noordermarkt en het Amstelveld. Deze zullen leiden tot een ander minder gewenst toeristisch gebruik van deze bijzondere plekken. Het is ongewenst dat historische schepen hiervoor moeten verdwijnen. In de omgeving van de Noordermarkt zijn voldoende steigers te gebruiken in Prinsen-, Brouwers- en Keizersgracht.
4. Adressante heeft ook bezwaar tegen de op- en afstapvoorzieningen in de Keizersgracht bij het Homomonument en in het tweede rak van de Herengracht. Deze plekken zijn overbodig en zijn weer nieuwe plekken voor te verwachten overlast.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Zoals in paragraaf 1.4 van de toelichting is geformuleerd, geldt als uitgangspunt bij de doelen van het bestemmingsplan dat het aantal uitgegeven ligplaatsen gelijk blijft. Het bestemmingsplan heeft niet als doel het aantal woonboten in het centrum te verminderen. Anders dan adressante zijn wij van mening dat er voldoende alternatieve ligplaatsen zijn. Wij hebben per boot gekeken naar de verleende ligplaatsvergunning. Voor zover woonboten in strijd met hun ligplaatsvergunning worden gebruikt, blijft dat gebruik illegaal ook na inwerkingtreding van dit bestemmingsplan. Woonbooteigenaren lopen het risico dat bij afwijkend gebruik van het bestemmingsplan en van de ligplaatsvergunning, wij handhavend kunnen optreden op grond van het bestemmingsplan alsmede op grond van het strijdig gebruik met de ligplaatsvergunning. Dit kan zelfs leiden tot intrekking van de ligplaatsvergunning.

Ad. 2

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 19 ad. 1.

Ad. 3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op de zienswijze van adressante onder 3 ad. 1 alsmede onder 17 ad. 5.

Ad. 4

De op- en afstaplocatie aan de Keizersgracht is bedacht vanwege de druk die er nu al is op de twee bestaande op- en afstaplocaties in de knik van de Prinsengracht en tegenover het Anne Frankhuis. De verwachting is dat een extra op- en afstaplocatie in de Keizersgracht een verbetering oplevert in de logistiek van de verschillende lijndiensten, waardoor de druk op de twee bestaande op- en afstaplocaties afneemt.

Als met de locatie in het tweede rak van de Herengracht de locatie tegenover nummer 128 wordt bedoeld, merken wij hierover op dat deze locatie al met een projectbesluit (ex artikel 3.10 Wro) mogelijk is gemaakt. Dat projectbesluit is onherroepelijk. De locatie is al gerealiseerd en in gebruik.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op de bijzondere plekken bij het Amstelveld en de Noordermarkt alsmede het algemene belang dat is gediend met handhaving van de gekozen op- en afstaplocaties, vinden wij zwaarder wegen dan het belang van adressante. Ook het algemeen belang dat is gediend met het mogelijk maken en reguleren van het hotelmatig overnachten op woonboten achten wij zwaarderweger dan het belang van adressante bij het niet faciliteren van de logiesfunctie op het water.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 46, mevr. E.A. Willems – Lantinga

1. Adressante is van mening dat meer ingezet moet worden op vermindering van woonboten dan op verplaatsing, omdat er nauwelijks gewenste alternatieve ligplaatsen zijn. Maatwerk kan ruimte creëren. Per boot moet gekeken worden of er wel wordt gewoond of dat er andere ongewenste functies voor komen.
2. Adressante geeft aan het ongewenst te vinden dat woonboten in de binnenstad als hotel worden gebruikt. Woonboten zijn de afgelopen decennia al gelegaliseerd, het is niet juist nu hotelboten te legaliseren terwijl de doelstelling is meer lucht, zicht op het water en de mooie gevels te krijgen. Er zijn genoeg hotels op de wal.
3. Adressante maakt bezwaar tegen het feit dat door de op- en afstapvoorziening aan de Noordermarkt twee woonschepen die niet in de weg liggen weg zouden moeten.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressante onder 45 ad. 1

Ad. 2

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressante onder 19 ad. 1.

Ad. 3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressante onder 3 ad. 2.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op de bijzondere plek bij de Noordermarkt alsmede het algemene belang dat is gediend met handhaving van de gekozen op- en afstaplocatie, vinden wij zwaarder wegen dan het belang van adressante. Ook het algemeen belang dat is gediend met het mogelijk maken en reguleren van het bedrijfsmatig verschaffen van logies boten achten wij zwaarwegender dan het belang van adressante bij het niet faciliteren van de logiesfunctie op het water.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 47, mevr. D. Wind

Adressante verzoekt op basis van onderstaande punten het bestemmingsplan te heroverwegen en aan te passen:

1. Adressante is van mening dat het beslag op het water niet mag toenemen, zij stelt dat dit vaststaand beleid is van het stadsdeel waar het stadsdeel in het verleden mee in strijd heeft gehandeld. Adressante ziet in het bestemmingsplan graag opgenomen worden dat een vervangingsvergunning alleen kan worden verleend als:
 - het beslag op het openbare water niet toeneemt;
 - het aantalpassagiers gelijk blijft of afneemt;
 - het type vaartuig niet wijzigt, salonboot uitsluitend vervangen door salonboot;
 - de exploitatiewijze gelijk blijft;
 - vervanging alleen mogelijk is door milieuvriendelijk aangedreven vaartuigen.
2. Adressante vindt dat activiteiten die op de wal kunnen worden ondergebracht daar ook ondergebracht horen te worden, hetgeen volgens haar al jaren beleid is. Het opnemen van hotelboten staat hier haaks op. Adressante stelt dat niet uit te sluiten is dat een toename van niet-watergebonden activiteiten ook tot een toename van bedrijvigheid op de wal zou kunnen leiden. Hierdoor ontstaan niet alleen nautische knelpunten, maar het zorgt mogelijk ook op de wal voor bijvoorbeeld dubbel parkeren.
3. Adressante wijst op het feit dat in de Singelgracht twee stadsdelen (Centrum en Zuid) allebei verschillend beleid voeren. Adressante beschrijft het beleid van het centrum als consequent en dat van stadsdeel Zuid als niet duidelijk geformuleerd. Adressante wil in het bestemmingsplan opgenomen zien worden dat het beleid van stadsdeel Centrum leidend wordt voor het bestemmingsplan van stadsdeel Zuid en Zuid hier

niet van mag afwijken waardoor er sprake is van tegenstrijdige beleidsinvulling en uitvoering.

4. Adressante heeft diverse schade-ervaringen aan haar kade gehad door rondvaartboten. Adressante wenst om die reden in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen te zien worden dat op bekende nautische knelpunten aanvaarbeschermingen aangevraagd en gerealiseerd kunnen worden door het stadsdeel.
5. Adressante vraagt zich af welk effect de voorgestelde wijziging van de Verordening op het Binnenwater op haar situatie kan hebben met betrekking tot het afmeren van haar pleziervaartuig aan haar kade. Adressante ziet in het bestemmingsplan graag opgenomen worden dat particulieren met een tuin/erf aan het water het recht hebben om hun boot daar neer te leggen, zolang deze niet in het doorvaartprofiel ligt.
6. Adressante stelt dat in de verrichte onderzoeken een onjuiste aanname is gedaan. Bij het worstcase scenario zijn de lijndiensten van A naar A ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Deze boten worden ook ingezet voor privéfeesten, waarbij het mogelijk is passagiers op een andere plek op te halen/ af te zetten dan de normale afvaartlocatie. Dit heeft zowel effect op gebruik in aantallen van de steigers maar ook op de luchtkwaliteit.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Dit bestemmingsplan regelt het gebruik van het water. Het al dan niet afgeven van een vergunning voor de vervanging van een woonboot is en wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Daarvoor bestaat de Verordening op het Binnenwater, waarin de grondslag voor het verlenen van vervangingsvergunningen is opgenomen. Voor een verdere inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 14 ad.

5

Ad. 2

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar zienswijze 19 ad. 1. Aanvullend kan naar aanleiding van de zienswijze worden opgemerkt dat wij van mogelijke 'hotels' op het water geen ongewenste gevolgen op de wal verwachten. Voor zover wij gebruik zullen maken van onze wijzigingsbevoegdheid, zal eerst vast moeten staan wat eventuele effecten van het mogelijk maken van de logiesfunctie op een boot voor de omgeving zijn. Dat wordt beoordeeld in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning. Over het algemeen geldt dat het gaat om kleinschalige voorzieningen met een relatief klein aantal kamers. Op de wal geldt voor hotels tot 30 kamers dat er geen significante verkeersaantrekkende werking van uit gaat. Gelet hierop zijn naar onze mening als gevolg van het eventueel toepassen van de wijzigingsbevoegdheid geen problemen te verwachten zoals adressante schetst.

Ad. 3

Wij kunnen geen invulling geven aan de wens van adressante. Stadsdelen hebben tot op heden hun eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Noch wij noch de stadsdeelraad kunnen aan een ander stadsdeel voorschrijven op welke wijze zij daar invulling aan geven.

Ad. 4

Het door adressante geformuleerde verzoek is al opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. In artikel 4.2.6 van de planregels is bepaald dat in het water tevens bouwwerken ten behoeve van aanvaarbescherming gebouwd mogen worden. Wij dienen daartoe echter het advies in te winnen bij Waternet. Wat onder een aanvaarbescherming moet worden verstaan is vastgelegd in de begripsbepalingen van het bestemmingsplan.

Ad. 5

De Verordening op het Binnenwater wordt op dit moment aangepast onder meer om het mogelijk te maken dat stadsdelen kunnen kiezen om het afmeren van pleziervaartuigen te regelen met behulp van een vergunningensysteem. Het dagelijks bestuur kan vervolgens regels opstellen die worden gehanteerd bij de vergunningverlening. Stadsdeel Centrum heeft momenteel geen voornemens om een dergelijk vergunningstelsel in te voeren. Het geldende afmeerbeleid voor pleziervaartuigen kent geen beperkingen aan het afmeren van een pleziervaartuig aan een privékafe. Wij zijn daarnaast van mening dat daar waar het water openbaar is, de mogelijkheden om met pleziervaartuigen af te meren overal gelijk dienen te zijn. Het spreekt voor zich dat een eigenaar van een kade, het aan zijn kade afmeren van andere dan zijn eigen pleziervaartuig niet hoeft te dulden.

Ad. 6

Anders dan adressante stelt, is in de onderzoeken juist rekening gehouden met een worstcase scenario. Ten behoeve van het onderzoek zijn schattingen gemaakt van aantallen lijndienstboten en incidentele charterboten die bij een op- en afstaplocatie zullen afmeren als hier erg veel gebruik van gemaakt gaat worden.

Conclusie

Het algemeen belang dat is gediend met het mogelijk maken en reguleren van het bedrijfsmatig verschaffen van logies op boten achten wij zwaarwegender dan het belang van adressante bij het niet faciliteren van de logiesfunctie op het water.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 48, dhr. R. Zijnen

Adressant maakt bezwaar tegen het feit dat de woonboten aan de Plantage Kerklaan 200, 202 en 220 niet in de plankaart zijn opgenomen. Volgens hem moeten volgens de regelgeving voor ligplaatsen van woonboten en bedrijfsvaartuigen aanduidingsvlakken worden aangegeven. In de reactie van het dagelijks bestuur op zijn inspraakreactie is aangegeven dat de ligplaatsen bij het vorige bestemmingsplan uit 1997 zijn wegbestemd

vanwege toekomstige uitbreiding bij Artis. Met de woonbootbewoners zijn afspraken gemaakt over andere locaties.

Adressant voert de volgende argumenten aan.

1. In geval van de andere locaties aan de openbare milieu reservaat Vlindertuin en bomenrij aan de ingang van de Plantage is de geplande uitvoering al 30 jaar in voorbereiding. Niet valt uit te sluiten dat de uitvoering het komende decennium gebeurt. Adressant beroept zich op het overgangsrecht en stelt dat met betrekking tot de afspraken over alternatieve locaties geen termijnen zijn genoemd.
2. Deze rafelrand, authentiek stukje Amsterdam mag niet zonder noodzaak worden wegbestemd.

Reactie van het dagelijks bestuur

ad 1.

De datum waarop de boten aan de kade van het Artisterrein verplaatst moeten worden is volledig afhankelijk van de datum waarop Artis de kade nodig heeft om te gaan bouwen. Veruit de meeste boten zijn inmiddels verplaatst, maar omdat niet exact aan te geven is wanneer Artis de kade nodig heeft zijn nog niet alle boten verplaatst. Het beroep op het overgangsrecht is in zoverre juist dat vanwege het feit dat de ligplaats is wegbestemd in het voorgaande bestemmingsplan, het gebruik van de ligplaats onder het gebruiksovergangsrecht is gebracht. Wij zien in de zienswijze geen aanleiding om in die situatie verandering te brengen.

ad 2.

De noodzaak om de betreffende ligplaatsen weg te bestemmen is in het vorige bestemmingsplan al komen vast te staan. Voor zover adressant de objecten op de kade bedoelt vallen deze niet onder het bestemmingsplan voor het water.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het handhaven van de bestaande planologische situatie zoals neergelegd in het vigerende bestemmingsplan vinden wij zwaarder wegen dan het belang van adressant.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 50, mevr. Nelemans namens Amsterdam House BV

Adressante voert een hotel aan 's-Gravelandseveer 6 en gebruikt tevens vier boten voor hotelactiviteiten (De Witte Raaf 's-Gravelandseveer 2A, Goede Verwachting aan Amstel 114, Axoloti Amstel 192M en De Rede aan de Prinsengracht 854F).

1. Adressante voert aan dat zij de boten gedurende ca. 26 jaren gebruikt voor verblijf en overnachting door toeristen en dit gebruik te beschouwen is als een uitbreiding en

voortzetting van haar hotel op de wal. De boten van adressante hebben in het ontwerpbestemmingsplan de functieaanduiding 'swa-lp'. Gewezen wordt op de in de toelichting aangekondigde op te stellen voorwaarden waaronder een ieder een verzoek tot afwijking van het bestemmingsplan kan doen. Adressante is van mening dat het evenals voor bedrijfsvaartuigen het geval is, mogelijk moet zijn om in het bestemmingsplan zelf aan te duiden waar boten met een hotelfunctie kunnen worden geëxploiteerd. Dit zou zorgvuldiger zijn omdat de vaststelling van het bestemmingsplan onderworpen is aan een rechterlijke toetsing en de vaststelling van beleid in beperkte mate.

2. In het ontwerpbestemmingsplan is uitdrukkelijk in het midden gelaten of op de betreffende locaties hotelactiviteiten kunnen worden ontwikkeld. Wat dit onderdeel betreft is het bestemmingsplan in strijd met de evenredige belangenafweging die aan een bestemmingsplan ten grondslag moet liggen. Te meer als de betreffende locaties een woonbestemming krijgen, kunnen ze worden aangemerkt als behorende tot de Amsterdamse woningvoorraad. Indien een wijziging van gebruiksbestemming verleend zou worden zou dat betekenen dat adressante ook een woningonttrekkingsvergunning dient aan te vragen met alle grote financiële gevolgen van dien.

Adressante verzoekt de gebruiksvoorschriften zodanig voor de locaties aan te passen dat deze gebruikt kunnen worden voor de voortzetting van haar hotelactiviteiten.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Wij zijn van mening dat voor zover adressante op genoemde boten logies verschaft als uitbreiding van haar hotelbedrijf op de wal, deze activiteiten in strijd zijn met de betreffende ter plaatse nog geldende bestemmingsplannen.

Het mogelijk maken van de 'horeca van categorie 5' functie op boten, is niet iets dat zonder meer aan de illegaal in gebruik genomen woonboten kan worden toegekend. Alvorens in afwijking van het bestemmingsplan omgevingsvergunningen voor het afwijkende gebruik te kunnen vergunnen zal beleid worden opgesteld met daarin aanvullende criteria waaraan voldaan moet worden om voor een omgevingsvergunning ten behoeve van het gebruik als horeca 5 categorie op het water in aanmerking te kunnen komen. Daarbij is het geen vanzelfsprekendheid dat de boten die nu illegaal als hotelboot in gebruik zijn, op de betreffende locatie als hotelboot in gebruik kunnen blijven.

Op dit moment is nog niet bekend welke personen hun boot willen gebruiken ten behoeve van de functie 'horeca van categorie 5'. Om die reden kunnen de boten die op dit moment illegaal als 'hotelboten' in gebruik zijn dan ook niet worden vastgelegd op de verbeelding.

Ad. 2

Waar adressante stelt dat in het midden wordt gelaten of op de vier betreffende boten hotelmatige activiteiten worden ontwikkeld, merkt het dagelijks bestuur op dat het illegaal in gebruik nemen niet automatisch betekent dat dit bij een nieuwe bestemmingsplanprocedure gelegaliseerd wordt. Waar adressante stelt dat als haar boten worden aangewezen als woonlocatie in het bestemmingsplan Water, ze aangemerkt kunnen worden als behorende tot de Amsterdamse woningvoorraad, gaat adressante voorbij aan het feit dat de betreffende locaties in de vigerende bestemmingsplannen al als woonbootlocaties zijn aangewezen. Het bestemmingsplan Water brengt daarin geen verandering. Overigens is adressante op deze adressen uitsluitend in het bezit van een ligplaatsvergunning voor een woonboot. Het uitgangspunt bij het opstellen van het bestemmingsplan is steeds geweest alleen die

ligplaatsen in het bestemmingsplan op te nemen waar een ligplaatsvergunning voor is verstrekt. Adressante handelt dus niet alleen in strijd met de vigerende bestemmingsplannen, maar ook met de aan haar verstrekte ligplaatsvergunningen.

In de zienswijze van adressante ziet het dagelijks bestuur geen aanleiding de vier door haar illegaal in gebruik genomen woonboten als zodanig al aan te wijzen als boten waaraan de functie 'horeca van categorie 5' kan worden toegekend.

Conclusie

Wij vinden het in het algemeen belang dat een ieder gelijke kansen krijgt om bedrijfsmatig logies op het water te gaan verschaffen, alsmede dat er eerst beleid wordt vastgesteld over de wijze waarop en de voorwaarden waaronder het dagelijks bestuur gebruik zal maken van de bevoegdheid om in afwijking van het bestemmingsplan omgevingsvergunningen te verlenen voor het verschaffen van logies op het water. Het belang dat hiermee is gediend vinden wij zwaarder wegen dan het individuele belang van adressante dat is gediend met het toekennen van de 'horeca van categorie 5' aanduiding aan de bij haar als hotel in gebruik zijnde woonboten.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 51, dhr. E. Steens

Adressant richt zich tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie en voert daarvoor dezelfde argumenten aan als door de adressanten genoemd in zienswijzen 7 en 83 t/m 311.

Daarnaast voert adressant nog aan dat:

1. kosten voor ligplaatsen te hoog zijn omdat ze niet bereikbaar zijn door bruggen die verwijderd zouden moeten worden. Dit leidt tot overlast en slechte bereikbaarheid van de buurt. Als de bruggen niet verwijderd worden moeten de woonboten ter plekke worden opgebouwd wat hoge kosten met zich brengt en leidt tot bouwoverlast in de buurt;
2. in tijden van bezuinigingen is niet verantwoord dat hoge kosten worden gemaakt voor een beperkt aantal ligplaatsen. De economie laat het niet toe een "luke"probleem op te lossen. Adressant verzoekt de financiële onderbouwing in te zien;

Reactie van het dagelijks bestuur

Wat betreft het gedeelte van de zienswijze dat overeenkomt met die van adressanten onder 7 en 83 t/m 311 wordt voor de inhoudelijke reactie hierop verwezen naar onze reactie op de zienswijzen onder 7 en 83 t/m 311.

Ad. 1

Adressant gaat er ten onrechte van uit dat bruggen verwijderd zouden moeten worden om woonboten ter plaatse te krijgen. Als een woonbootbewoner zelf kiest voor een ligplaats in de Kattenburgervaart, weet deze dat er ter plekke een ark of andere woonboot moet worden opgebouwd en dat deze niet meer onder de brug door zal kunnen. Wij verwachten dat met name bewoners van kleine woonboten in de aangewezen "dukkere" grachten zullen opteren

voor deze mogelijkheid. Immers veel bewoners wonen daar op een kleine woonboot waar geen uitbreidingsmogelijkheden zijn omdat de ruimte ontbreekt. Als er toch vervangingsplannen bestaan, zijn er geen extra kosten om de boot ter plekke op te bouwen. Voor zover daardoor bouwoverlast in de buurt ontstaat, zal dat van korte duur zijn net als dat bij een verbouwing op de wal het geval zal zijn.

Naast de mogelijkheid dat woonboten ter plaatse worden opgebouwd, zoals woonarken, bestaat ook de mogelijkheid om boten (schepen) bijvoorbeeld te verzwaren met een bepaalde last, zodat ze een diepere vaargang in het water krijgen en daardoor wellicht wel onder een brug door kunnen varen.

Ad. 2

De financiële onderbouwing is te vinden in de hoofdstuk 10 van de toelichting. Daar is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven. Hier wordt verwezen naar de programmabegroting 2012 die op 29 november 2011 is vastgesteld. Daarin is besloten een financiële reservering voor de uitvoering van het bestemmingsplan Water aan te houden van 3 miljoen euro.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart van meer gewicht dan het belang van adressanten bij het handhaven van de Kattenburgervaart in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressanten vermeld onder: 52 J.B. Berns en H.W. Nelck, mede ondertekend door G. Scheepstra, Paolini, P. Oosterwijk, Ritman, F. Bosch, Klots, R. van Heemskerck, Galerie Josine Bokhoven, J.L. Van Vliet, E. van Vliet, J.H. Marsalis, S. Verkerk, G. de Wolff, A. Tervoort, J.J. Tervoort, M. Kouw, G. Stekelenburg, S. Suermondt.

Adressanten spreken zich uit tegen de op- en afstapvoorziening voor de Westerkerk. De prachtige kademuur krijgt juist bij de knik een soort bordes met een trap links en rechts met twee drijvende steigers die vloeken met het strakke metselwerk van de omgeving.

Adressanten vrezen dat in de zomer hier plezierbootjes worden aangelegd en het publiek van café-restaurant Werck er massaal zal gaan roken.

Voor adressanten is duidelijk dat met een steiger voor het Anne Frankhuis een tweede grote steiger met dubbele afstap precies op de knik voor de Westertoren totaal ongewenst is.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het enige dat verandert ten opzichte van de huidige situatie is dat er een kleine driehoeksteiger wordt geplaatst van een paar vierkante meter (ongeveer 3 meter lang en schuin aflopend van anderhalve meter breed). Het aanmeren van plezierbootjes op deze plek is niet zeer waarschijnlijk omdat niet eenvoudig van boord kan worden gestapt. Het driehoekige stukje steiger kan inderdaad gebruikt worden om op te gaan staan roken. Echter

in de situatie vóór de kademuurvernieuwing stonden ter hoogte van de knik ook al weinig objecten in de aangrenzende openbare ruimte, waardoor er voldoende ruimte was voor rokers om aan de waterkant te gaan staan roken. Het is niet uitgesloten dat op de kleine extra driehoekige steiger een paar rokers bijkomen. In de totale situatie aan de Prinsengracht maakt dat naar onze mening echter geen wezenlijk verschil.

Conclusie

Wij zijn van mening dat aan het algemene belang dat is gediend met de handhaving van de opgenomen op- en afstaplocaties een groter gewicht dient te worden toegekend dan aan het belang van adressanten bij het niet opnemen daarvan in het bestemmingsplan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 53, mevr. M. de Goede en mevr. T. van Haren

Adressanten geven aan verheugd te zijn met het feit dat in het ontwerpbestemmingsplan het aantal ligplaatsen in de Geldersekade is teruggebracht naar 7. Ten aanzien van de ligplaatsen en de op- en afstapvoorziening stellen adressanten het volgende:

1. de kade moet zichtbaar blijven, om die reden zouden ligplaatsen ter hoogte van 16, 14, 12 en 8 moeten worden gesitueerd. Daar is de kademuur vernieuwd en ontbreken middeleeuwse elementen;
2. de ligplaatsen voor de Wolk zijn ongeschikt vanwege file op de kade, de uitstoot van fijnstof is er hoog en derhalve ongezond;
3. op het korte rak is plaats voor twee tegenover de al geplande twee. Het water is even breed als bij de Schreierstoren.
4. de op- en afstapplek naast het Partycentrum Schreierstoren is slecht gekozen. Er is veel overlast van het partycentrum. Voorgesteld wordt de plek voor het te ontwikkelen Chinese hotel. Dit biedt de mogelijkheid van vervoer van personen en goederen naar het hotel over water, directe doorsteek naar het achtergelegen winkel-/uitgaansgebied en de historische kadewand blijft zichtbaar.

Adressanten hebben nog de volgende vragen:

1. Hoe komen de bewoners aan de oneven zijde bij hun schip?
2. Wat wordt er gedaan aan de veiligheid m.b.t. het fietspad?
3. Wat is het karakter van de boten, liever geen arken?
4. Wat is de bestemming? Tegen hotelboten hebben adressanten ernstig bezwaar, met het Chinese hotel is het maximum bereikt. Krijgt de zeilmakerij een werkplatform?
5. Kan de historische kademuur zichtbaar blijven, ook vrij van pleziervaartbootjes?
6. Zijn watertuinen overwogen als compensatie voor sterk verslechterd leefmilieu sinds de éénrichting invoering/stoplicht?
7. Tot slot wijzen adressanten op de slechte toegankelijkheid van de landelijke website ruimtelijkplannen.nl

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Ten aanzien van de middeleeuwse elementen wordt de mogelijkheid onder ogen gezien dat blokken natuursteen van de middeleeuwse fortificatie zijn hergebruikt in de twintigste-eeuwse kademuur, specifiek in het westelijk landhoofd van brug 298. Deze laatste zullen in ieder geval zichtbaar blijven. Ten aanzien van overige delen van de kademuur is een (exacte) datering van de delen van het mestelwerk niet voorhanden. Dat mogelijk historische hergebruikte delen aan het oog onttrokken worden kan daarom niet worden uitgesloten, echter van fysieke aantasting is in ieder geval geen sprake.

Ad. 2

De uitstoot van fijnstof ten gevolge van stagnerend autoverkeer is een situatie die zich op meerdere plaatsen in de stad voordoet, niet is gebleken dat daardoor in het centrum van Amsterdam de normen die aan luchtkwaliteit gesteld worden niet gehaald worden. Het situeren van enkele woonboten vanuit een plek uit het centrum naar deze plek aan de Geldersekade eveneens in het centrum, heeft per saldo geen direct effect op de luchtkwaliteit in het centrum van Amsterdam.

Ad. 3

Het niet opnemen van alternatieve ligplaatsen aan de oneven kant van de Geldersekade heeft niets te maken met de breedte van het betreffende rak. Dit is inderdaad even breed dan het noordelijke rak van de Geldersekade. De reden waarom de oostelijke kant niet geschikt is voor ligplaatsen heeft te maken met het kruispunt van Geldersekade en Rechtboomsloot. Afgemeerde boten zouden onaanvaardbare gevolgen hebben voor de nautische veiligheid.

Ad. 4

Het gaat hier om de bestaande op- en afstaplocatie ter hoogte van het Ship Chandlers Warehouse, Geldersekade 8. Deze wordt al gebruikt voor het in en uit laten stappen van passagiers. Er is dus geen sprake van een nieuwe locatie of van een verbondenheid met de Schreierstoren. Er is ook geen reden om voor deze bestaande op- en afstaplocatie een andere locatie te zoeken.

Beantwoording van de vragen:

1 en 2.

Wij gaan ervan uit dat adressant erop doelt dat langs de kade een druk gebruikt tweerichtingsfietspad loopt. Dit fietspad bevindt zich niet direct aan de kade, maar op een afstand van circa 1,60 meter van de kade. Deze maat biedt naar onze mening voldoende ruimte voor het veilig betreden en verlaten van een boot. Hierover is advies gevraagd aan de Politie Amsterdam, Dienst Controle Infrastructuur Verkeer, Bureau Verkeer, Team Verkeersadvisering die hier geen verkeersgevaarlijke situatie in ziet. De beschikbare ruimte tussen kade en fietspad is voldoende om personen veilig buiten de verkeersstroom te laten staan en biedt zo goed de mogelijkheid om te kunnen uitkijken of er fietsers naderen. Wij wijzen er op dat in het centrum zelfs woonbootligplaatsen in de Amstel liggen aan de Amstel (overzijde Stopera) en deze woonboten vrijwel rechtstreeks aan een eveneens druk bereden fietspad hun toegang hebben. Dat is een situatie die al jaren bestaat en – naar ons bekend – niet tot problemen leidt. De situatie aan de Geldersekade biedt wat dat betreft meer en

daarmee voldoende ruimte om als bewoner voor het kruisen van het fietspad de verkeerssituatie goed in te schatten.

3.

Het beleid is dat schepen en vaartuigen niet vervangen mogen worden door arken. Arken mogen wel door arken worden vervangen. De ligplaatsen in de Geldersekade waar adressant op doelt zijn alternatieve ligplaatsen. Voor alternatieve ligplaatsen gelden dezelfde vervangingsrichtlijnen dan wanneer een boot bij vervanging niet van ligplaats verandert. Dit betekent dat het wel mogelijk is dat de alternatieve ligplaatsen door arken worden ingenomen. Wij merken daarbij op dat de Geldersekade ten opzichte van de andere grachten van de binnenstad (waar wel arken afgemeerd zijn) geen bijzondere positie inneemt. Het zou dan ook niet te rechtvaardigen zijn dat in alle overige grachten wel en in de Geldersekade geen arken afgemeerd zouden kunnen worden.

4.

De bestemming in de Geldersekade is 'Water' met daar waar de functieaanduiding 'swa-lp' is opgenomen, ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen. Hotelboten zijn daarmee nog niet mogelijk. Wat betreft de vraag of al dan niet hotelboten aan de Geldersekade mogelijk worden gemaakt, verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 18 ad.

8.

Het object van de zeilmakerij dat was aangetroffen in de Geldersekade is aangeschreven omdat dit een niet toegestaan object was. Objecten zijn in het geheel niet opgenomen in dit bestemmingsplan.

5.

De kademuur heeft geen monumentale status. Hier geldt hetzelfde beleid als overal elders in de binnenstad: er mogen pleziervaartuigen worden afgemeerd op plekken waar dat niet verboden is. Dit beleid geldt op dit moment en wordt dus ook uitgevoerd.

6.

Het afmeren van watertuinen is in dit bestemmingsplan op slechts twee locaties in de Jordaan toegestaan en zijn destijds aangelegd vanwege een zelfreguleringsproject waarbij het doel was te onderzoeken of het water in de gracht er schoner door werd. Dat bleek niet het geval. Het huidige beleid is echter om zo min mogelijk objecten in het water af te meren en dat geldt ook voor de Geldersekade. Wij zien in de zienswijze van adressanten geen aanleiding daar een uitzondering op te maken.

7.

Voor een inhoudelijke reactie op de vraag onder 7 verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant onder 7 ad 4.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Geldersekade op de aangewezen plaatsen van groter gewicht is dan het belang van adressanten bij de door hen voorgestelde ligplaatsen. Dit geldt ook voor de opgenomen op- en afstaplocatie.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 55, Directieoverleg Amsterdamse Musea

Adressante wijst er op dat niet bij alle musea een op- en afstapvoorziening in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Volgens adressante is dat planologisch niet gerechtvaardigd en schept het rechtsongelijkheid. Volgens adressante zal een bezoeker de voorkeur geven aan een museum waar hij voor de deur van boord kan stappen dan een museum waar hij te voet naar toe moet die geen op- en afstapvoorziening hebben. Volgens adressante is het mogelijk op- en afstapvoorzieningen toe te voegen en wijst daarbij op de op- en afstapvoorziening ter hoogte van Herengracht 386 voor het Grachtenhuis waar een precedentwerking van uit zou gaan. Adressante verzoekt op –en afstapvoorzieningen te vergunnen aan musea conform de versnelde procedure als is gebeurd voor het Grachtenhuis.

Adressante wijst er op dat de op- en afstapvoorzieningen voor een belangrijk deel bedoeld zijn voor de aan- en afvoer van toeristen bij musea. Adressante verzoekt om een gezamenlijk aanpak voor niet alleen de op- en afstapvoorzieningen zelf maar om een zo efficiënt mogelijk personentransport over het water te bewerkstelligen en verzoekt om op- en afstapvoorzieningen bij de erkende musea mogelijk te maken en het bestemmingsplan daartoe gewijzigd vast te stellen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Anders dan adressante stelt is het niet zo dat de op- en afstapvoorzieningen bij ieder museum voor de deur is gesitueerd. Om dat te bereiken zouden in heel veel rakken meer dan één op- en afstaplocaties aangewezen moeten worden. In zijn algemeenheid geldt echter dat één op- en afstaplocatie per rak als voldoende is beoordeeld om de instellingen en voorzieningen die met op- en afstaplocaties over het water bereikbaar gemaakt moeten worden met een acceptabele loopafstand te bedienen. Daarmee wordt voorkomen dat het water door op- en afstaplocaties gedomineerd gaat worden. De locaties zijn daarbij in overleg tussen de diverse musea en culturele instellingen die in de buurt van een rak zich bevinden tot stand gekomen, waarbij vervolgens door ons is bekeken of de voorgestelde locaties ook nautisch aanvaardbaar waren. Indien en voor zover in de praktijk zou blijken dat er behoefte is aan een extra op- en afstaplocatie bevat het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur om de verbeelding te wijzigen ten behoeve van een op- en afstaplocatie. Echter als voorwaarde daarvoor geldt dat in een omgevingsvergunning is verleend en deze onherroepelijk is geworden en is uitgevoerd. Daarmee wordt voorkomen dat het dagelijks bestuur het bestemmingsplan wijzigt alvorens de rechtmatigheid van de komst van een op- en afstaplocatie volledig vaststaat. Wij zien in de zienswijze dan ook geen aanleiding op voorhand het aantal op- en afstaplocaties uit te breiden, te meer niet nu naar de behoefte en aanvaardbaarheid daarvan geen onderzoek is gedaan.

Conclusie

Het algemeen belang dat is gediend met de in het bestemmingsplan opgenomen op- en afstaplocaties vinden wij zwaarder wegen dan het belang dat adressante voorstaat.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressanten vermeld onder 57, M.P.H. Groot en R.I. Hutter

Adressanten richten hun zienswijze op de volgende punten:

1. Vrijwillige/gedwongen verplaatsing
Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet of overgegaan kan worden tot gedwongen verplaatsing van woonboten, het onvrijwillig opheffen van ligplaatsen of tot gedwongen verplaatsing naar een aanduidingsvlak dat door de gemeente is vastgesteld. Gesteld wordt dat woonboten 'in beginsel' op vrijwillige basis verplaatst worden, maar ook de mogelijkheid dat tot gedwongen verplaatsing kan worden overgegaan. Adressanten hebben bezwaar tegen elke vorm van onvrijwillige verplaatsing en elke regelwijziging die dat voor de gemeente mogelijk maakt. Doordat niet is uitgewerkt wat onder 'aanwijsbare urgentie' of 'illegale situatie' moet worden verstaan, vrezen adressanten dat het stadsdeel carte blanche heeft om tot onvrijwillige verplaatsing over te gaan.
2. Adressanten zijn van mening dat de beoordelingscriteria voor zichtassen arbitrair zijn. Zij zijn van mening dat er op de Brouwersgracht geen sprake kan zijn van een belangrijke zichtas. De beoordelingscriteria voor zichtassen zijn niet of niet helder vastgesteld.
3. Waar in het bestemmingsplan wordt vermeld dat er voldoende gelijkwaardige ligplaatsen worden geboden, ontbreken de beoordelingscriteria voor 'voldoende' en 'gelijkwaardig'. Wie stelt op welke wijze vast of een ligplaats gelijkwaardig is? Wat de gemeente als gelijkwaardig beschouwd, zal in de regel door woonbootbewoners zo niet gewaardeerd worden.
4. Het ontwerpbestemmingsplan wordt toegelicht en ingeleid aan de hand van een aantal stellingen. De wetenschappelijke evidentie voor die stellingen ontbreekt in het plan. De grondslag voor het bestemmingsplan is daarmee wankel.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressanten onder 26 ad. 2, 7, 10, 11 en 12.

Ad. 2

Belangrijke zichtlijnen zijn gekozen op basis van een aantal kenmerken. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 4.2.4 van de toelichting op het bestemmingsplan: "... *Niet elke straat die haaks of schuin op het water staat, vormt een belangrijke zichtlijn. In sommige situaties zijn de afstanden tussen twee waterwegen vrij gering, in andere situaties lopen twee of meerdere straten op korte afstand parallel naar het water. Als daar een zichtas wordt onderbroken, blijft de stedenbouwkundige structuur nog steeds leesbaar. Maar er zijn plekken waar het belangrijk is dat de zichtrelatie naar het water niet belemmerd wordt. Daar*

vormt het zicht op het water een oriëntatiepunt. Voorbeeld zijn de radialen die de hoofdgrachten met de Singelgracht verbinden, of de gedempte grachten in de Jordaan, de Leidsekruisstraat en de Nieuwe Spiegelstraat. ...” Adressant is van mening dat in het geval van de Palmgracht geen sprake kan zijn van een belangrijke zichtlijn vanwege de parallelstraten Palmstraat, Willemstraat, Goudsbloemstraat en Lindengracht, die zich op korte afstand van de Palmgracht bevinden. De hele stedenbouwkundige structuur van de Jordaan is gekenmerkt door een fijnmazig raster van parallelle straten. Omdat de afstand van deze straten tot elkaar relatief gering is, is het voor de leesbaarheid van de stedenbouwkundige structuur van de stad niet noodzakelijk dat vanuit elk van deze straten het zicht op het water niet belemmerd wordt. Om die reden is ervoor gekozen dat niet elke individuele straat een belangrijke zichtlijn vormt, maar alleen een beperkt aantal straten. Vanuit het belang dat is gediend met het beschermde stadsgezicht, is voor het aanwijzen van de belangrijke zichtlijnen voor de gedempte grachten gekozen. Het zicht op het kruispunt was immers oorspronkelijk altijd vrij. De toenmalige grachten zijn nu de breedste straten, vanuit ruimtelijke oogpunt zijn deze zichtlijnen van belang voor de herkenbaarheid van de structuur in de stad. De ligplaats van adressant bevindt zich overigens niet binnen de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap’. Deze dubbelbestemming bevindt zich namelijk alleen bij de ligplaatsen aan de zijde van de Jordaan niet aan de zijde van de Haarlemmerbuurt.

Ad. 3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressanten onder 26 ad. 5.

Ad. 4

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressante onder 26 ad. 4.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met een verplaatsingsregeling voor woonboten/bedrijfsvaartuigen alsmede het belang dat is gediend met het handhaven van zichtlijnen in centrum van zwaarder weegt dan het belang van adressanten bij aanpassing daarvan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 58 en 81: dhr. F. Heijn en mevr. J. Monster

Adressanten hebben op 23-1-2012 hun zienswijze mondeling naar voren gebracht. Daarnaast hebben zij schriftelijk een zienswijze ingediend.

Adressanten betwijfelen of het bestuur voldoende in de opzet is geslaagd om op de toekomst gericht beleid in concrete daden om te zetten. Volgens adressanten schiet het plan tekort om een goede basis voor de toekomst van uitstootvrij varen in de Amsterdam zeker te stellen. In het licht van het maatschappelijke belang van een uitstootvrije, duurzame en

overlast arme toekomst is dat een gemiste kans. Om die reden willen adressanten hun ideeën delen.

Het bestuur heeft de volgende concrete mogelijkheden om een stap te maken naar een uitstootvrije toekomst:

1. Creëer concrete ruimte en mogelijkheden in het bestemmingsplan die kleinschalige beroepsactiviteiten en uitstootvrij varen mogelijk maken en stimuleren door:
 - Ontwikkel meer kleine op- en afstappunten met elektrische oplaadpunten.
 - kies ervoor kwetsbare en overbelaste gebieden als Jordaan, Wallen alleen nog toegankelijk te maken voor elektrische en geluidsarme bootjes;
 - open nu gesloten kwetsbare gebieden zoals de Beuningensloot voor kleine uitstootvrije boten;
2. Zoek een plek voor een elektrische haven op een prominente plek in de stad, waar ondernemers de kans krijgen om creatieve, diverse, innovatieve en 100% uitstootvrije diensten bij bezoekers onder de aandacht te brengen;
3. Geef ruimte aan 100% uitstootvrije ondernemers in het vergunningstelsel;
4. Geef in de handhaving prioriteit aan het weren van illegale dieselboten;
5. Geef het goede voorbeeld, de gemeente zou zelf elektrisch moeten gaan varen.

In aanvulling op de schriftelijke zienswijze kan uit het verslag van de mondelinge zienswijze nog het volgende worden weergegeven:

6. het bestemmingsplan zegt niets over het stimuleren van elektrisch varen;
7. het ontwerp bevat onvoldoende concrete maatregelen om elektrisch varen te bevorderen;
8. adressant begrijpt niet waarom geen ligplaatsvergunning kan worden afgegeven voor nieuwe elektrische initiatieven, maar wel ruimte op het water wordt gemaakt voor fietsstallingsboten;

Reactie van het dagelijks bestuur

Vooropgesteld moet worden dat het al dan niet elektrisch varen geen onderwerp is dat geregeld kan worden in het bestemmingsplan voor het water. In het bestemmingsplan worden ook geen speciale ligplaatsen of kades aangewezen bedoeld voor elektrische boten. Net zo min als er op- en afstaplocaties in het bestemmingsplan aangewezen kunnen worden die uitsluitend door elektrische vaartuigen gebruikt kunnen worden. In het bestemmingsplan zijn dan ook geen maatregelen opgenomen die gericht zijn op elektrisch varen. In het bestemmingsplan kan hier verder ook niet op worden ingaan omdat hierin alleen het statische gebruik van het water wordt geregeld. Het varen maakt onderdeel uit van het dynamische gebruik van het water en wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Planologisch maakt het niet uit of er elektrisch of niet-elektrisch wordt gevaren.

Desalniettemin delen wij de zienswijze van adressanten in zoverre dat zij elektrisch varen een belangrijke ontwikkeling vindt. Vanwege het feit echter dat er in de binnenstad al zoveel rondvaartboten vaste ligplaats hebben en het stadsdeel geen ruimte wil bieden aan de nieuwe boten waarvoor in 2006 door de centrale stad een exploitatievergunning is afgegeven, hanteert het stadsdeel een zeer strikt ligplaatsenbeleid. Het enkele feit dat er elektrisch wordt gevaren is niet voldoende om een ligplaatsvergunning af te geven in strijd met het beleid. Het gaat dan namelijk niet meer om één boot, maar vanwege de precedentwerking die daarvan uit zal gaan, zullen rond de 25 rondvaartbooteigenaren die

een exploitatievergunning hebben gekregen in 2006 (maar ook anderen) aanspraak kunnen maken op een ligplaatsvergunning.

Wat betreft de fietspontons die zijn neergelegd in de Lijnbaansgracht kan nog worden opgemerkt dat deze zijn bedoeld als een oplossing voor een probleem in de openbare ruimte. Dit wordt alleen maar toegestaan als er geen andere oplossing op straat of inpandig binnen handbereik is. Voor het Leidseplein wordt nog steeds onderzocht of een ondergrondse fietsparkeervoorziening te realiseren is.

Conclusie

Wij zijn van mening dat de zienswijze van adressanten niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan kan leiden.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 60, mevr. R. Krijnen

Adressante wijst op artikel 4.6.1 waarin het dagelijks bestuur de bevoegdheid krijgt het aantal boten in een rak te verminderen. Adressante meent uit de toelichting en publicaties te begrijpen dat gedwongen verplaatsing alleen aan de orde kan zijn voor de boten aan de Noordermarkt en het Amstelveld en in alle andere gevallen steeds de instemming van de eigenaar nodig is voor vermindering van het aantal woonboten. Als dat inderdaad de bedoeling is, dient dat in de regels te worden opgenomen, omdat die bepalend zijn en niet de toelichting. Adressante verzoekt in de regels op te nemen dat het dagelijks bestuur alleen van zijn wijzigingsbevoegdheid tot vermindering van het aantal woonboten gebruik zal maken nadat een woonbooteigenaar vrijwillig zijn ligplaats heeft opgegeven.

Mocht het stadsdeel de zienswijze niet overnemen, is adressante van mening dat het stadsdeel in strijd handelt met de regels van behoorlijk bestuur om eigenaren van woonboten zo in onzekerheid te houden. Een dergelijke ingrijpende beslissing over het wegbestemmen van woonboten mag zo niet boven de markt blijven hangen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressanten onder 26 ad. 2, 7, 10, 11 en 12. In aanvulling hierop merkt het dagelijks bestuur op dat in de Verordening op het Binnenwater 2010 voor het dagelijks bestuur al de bevoegdheid ligt besloten om een ligplaatsvergunning te wijzigen of in te trekken op grond van een aantal redenen, waaronder een verandering van omstandigheden of inzichten op grond waarvan intrekking of wijziging nodig is vanwege een belang of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning of ontheffing is vereist (artikel 1.2.8 van de Verordening op het Binnenwater 2010).

Conclusie

Wij vinden het algemeen belang dat is gediend met het handhaven van de mogelijkheid het bestemmingsplan te wijzigen voor verplaatsingen van boten van groter gewicht dan het individuele belang van adressante bij het schrappen daarvan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 62, I.J. Middel namens dhr. P.J.H.M. Luijten

Namens dhr. Luijten is na afloop van de zienswijzeperiode op 15 april jl. een aanvullende zienswijze gestuurd. Deze zal bij de eerder ingediende zienswijze worden betrokken voor zover er nieuwe argumenten in naar voren worden gebracht.

Namens adressant wordt gesteld dat op zijn inspraakreactie de gronden inhoudelijk grotendeels niet zijn besproken.

1. Adressant is van mening dat aan de Magere Brug een groot belang moet worden toegekend vanwege zijn cultuurhistorische waarde en ligging binnen een beschermd stadsgezicht. Het bestemmen van ligplaatsen binnen 10 meter afstand van de Magere Brug is naar de mening van adressant in strijd met een goede ruimtelijke ordening. De ligplaatsen moeten hier worden geschrapt. Het bestuur wijkt hier af van het beleid om het zicht op de Amsterdamse historische bruggen te verbeteren. De in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid om verplaatsing van boten binnen 10 meter van een dergelijke brug op basis van vrijwilligheid te stimuleren doet hier niet aan af.
2. Het bestemmen van ligplaatsen binnen 10 meter van de Magere Brug is in strijd met een goede ruimtelijke ordening omdat het leidt tot aantasting van de privacy van walbewoners. Het privacybelang van walbewoners is een relevant ruimtelijke belang dat in het ontwerpbestemmingsplan niet is meegewogen. Namens adressant wordt gewezen op een overeenkomst tussen de voormalig eigenaar van de woonboot aan Amstel 256-L en adressant. Deze ziet op het blinderen van de ramen van de woonboot aan de straatzijde. De schending van de privacy zal alleen maar toenemen indien de voornoemde ligplaats wordt opgenomen in het bestemmingsplan.
3. Adressant is van mening dat de woonboot aan de Amstel 256-L op grond van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak aangemerkt dient te worden als een bouwwerk, afhankelijk van de constructie, de verbondenheid met de grond en de plaatsgebondenheid van de woonboot en ter plaatse als verblijf functioneert en bovendien niet meer kan varen. De betreffende boot heeft gemeten vanaf de waterlijn een hoogte van 4,20 meter, terwijl op grond van de Bootrichtlijnen de maximale bouwhoogte 2,5 meter bedraagt. Het bevreemdt adressant dat geen bouwregels voor woonboten zijn opgenomen, gelet op de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak. Door geen bouwregels op te nemen kan een dergelijke wijziging op elk gewenste wijze plaatsvinden. Bouwregels dienen alsnog met inachtneming van de Bootrichtlijnen te worden opgenomen.

Argumenten uit de aanvullende zienswijze.

4. De ligplaatsen voor de woonboten met adressen Amstel 256 L en 256 S zijn dichterbij de brug ingetekend dan het geval was in het bestemmingsplan Vijzelstraat-Amstel. Dit is in strijd met het beleid van de centrale stad en het stadsdeel Centrum. Dit is strijdig met de rechtszekerheid en het zorgvuldigheidsbeginsel. Adressant is van mening dat de ingetekende ligplaatsen op een fout zijn gebaseerd en verzoekt om deze te herstellen bij de planvaststelling en in te tekenen overeenkomstig de plankaart van het bestemmingsplan Vijzelstraat-Amstel.
5. Ten onrechte is geen rekening gehouden met de voorzienbare planschade. Adressant is van mening dat met het opnemen van de zinsnede: "de hoogte die het bouwwerk had ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Water" de bouwhoogte van het bouwwerk 'De Koophandel' is gelegaliseerd. Hierdoor alsmede door de situering dichterbij de Magere Brug zal adressant schade lijden.
6. Het verdraagt zich niet met de rechtszekerheid dat ten aanzien van hetzelfde plandeel gelijktijdig twee bestemmingsplannen ter inzage hebben gelegen. Om die reden kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Het bestemmen van de ligplaatsen die zijn gelegen binnen 10 meter afstand van een orde-1 brug is naar onze mening niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het klopt dat door de huidige ligging van de woonschepen en de daartoe opgenomen ligplaatsen de aanlanding van de brug niet ten volle te zien is. Dit betreft echter een situatie die zich bij meerdere orde-1 monumentale bruggen voordoet. Er zouden te veel boten verplaatst moeten worden als er een beleid gevoerd zou worden dat tot verwijdering van woonboten binnen tien meter van historische bruggen zou strekken. Daar is in het kader van het bestemmingsplan bewust niet voor gekozen. Wij verwijzen hiervoor tevens naar ons antwoord op zienswijze 43 ad. 3. Hoewel een van de doelstellingen is de cultuurhistorische, beeldbepalende en ruimtelijke kenmerken van de stad te versterken, is het beleid erop gericht dit op basis van vrijwilligheid te bereiken en is er geen dringende reden om nu anders te handelen.

Zoals in de toelichting onder paragraaf 1.4 ad. 2 is opgemerkt, wordt de inzet gepleegd bij walkantvernieuwing en dient er voldoende ruimte te zijn binnen het betreffende aanduidingsvlak om boten op te schuiven. Voor het betreffende rak geldt echter dat ook herschikking niet tot een oplossing kan leiden om 10 meter afstand tot de historische brug te realiseren, aangezien daarvoor onvoldoende ruimte binnen het rak beschikbaar is. Sinds de digitalisering van de bestemmingsplannen zijn de functies veel nauwkeuriger op de verbeelding aan te geven dan voorheen op de plankaart het geval was. Dit verklaart het verschil in afstand tussen de ligplaatsen en de brug in het (bestemmingsplan Vijzelstraat-Amstel (ca. 7 meter tot de brug) en in het bestemmingsplan Water ca. 3 meter. Planologisch lijkt daardoor de situatie te zijn ontstaan dat de zichtbaarheid van de brug verder is beperkt. Feitelijk is dat echter niet het geval omdat de situering van de betreffende boten op de ligplaatsen niet is veranderd. Daarnaast geldt dat op grond van het bestemmingsplan Vijzelstraat – Amstel drie ligplaatsen naast elkaar konden worden ingenomen. In het bestemmingsplan Water is dit teruggebracht tot twee ligplaatsen. Per saldo wordt het zicht op de brug daardoor beter.

Het gedeeltelijk wegbestemmen van de betreffende ligplaatsen zoals adressant in feite voorstelt, zou betekenen dat de betreffende boot binnen 10 jaar of vervangen moet worden door een kleinere boot dan wel verplaatst zou moeten worden naar een andere locatie. Aangezien het hier geen noodzakelijk te verplaatsen boten betreft vanwege nautische aspecten dan wel vanwege de realisering van de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' is er vanuit een goede ruimtelijke ordening geen reden ter plaatse de ligplaatsen gedeeltelijk weg te bestemmen.

Ad. 2

De situatie zoals thans opgenomen in het bestemmingsplan brengt geen wijziging in de privacy van adressant. Wij zien niet in op welke wijze het op een conserverende wijze opnemen van de betreffende ligplaats tot een grotere aantasting van de privacy van adressant zou kunnen leiden. Immers de ligplaatsaanduiding is niet zodanig gewijzigd dat daardoor een inbreuk op de privacy zou kunnen ontstaan of daardoor wordt vergroot. Overigens moet daarbij bedacht worden dat de afstand tussen de kade en woning van adressant ruim 17 meter bedraagt. Een afstand die in een binnenstedelijke situatie als een voldoende afstand ter bescherming van privacy wordt beschouwd. Adressant haalt de privaatrechtelijke overeenkomst aan die gesloten is tussen de toenmalige bewoner van de woonboot en de adressant. Nog los van het feit dat dit een zaak is tussen twee privépersonen betreft de overeenkomst geen situatie die redelijkerwijs met zich mee zou kunnen brengen dat in de bestaande situatie verandering moet worden gebracht.

Ad. 3 en 5

Wij zijn op de hoogte van de recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak. Gelezen de jurisprudentie zijn wij van mening dat de onderhavige woonboot niet als een bouwwerk kan worden aangemerkt zoals adressant stelt. Op grond van de wijze van verankering (niet door middel van een constructie), alsmede op grond van het feit dat de boot eenvoudig van de nutsvoorzieningen kan worden afgekoppeld, kan de boot niet worden aangemerkt als een bouwwerk. Dat de boot wel een plaatsgebonden karakter heeft en niet kan varen doet daar verder niet aan af.

De mening van adressant dat door het opnemen van de zinsnede 'de hoogte die het bouwwerk had ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Water' ter plaatse van de ligplaats voor de woonboot 'de Koophandel' een gebouw positief bestemd wordt en daarmee een te verwachten planschadevergoeding voorzienbaar zou zijn, delen wij niet. Wij zijn van mening dat de woonboot geen bouwwerk is en door de woonboot 'De Koophandel' die daar – anders dan adressant stelt legaal is gelegen - voor adressant geen planschade met zich mee brengt. De ligplaatsen bestaan er al jaren en bovendien is het aantal ligplaatsen tegenover de woning van adressant met één verminderd. Met een planschadevergoeding hoeft naar onze mening bij de planvaststelling dan ook geen rekening gehouden te worden.

Ad. 4

Zoals onder ad. 2 is gezegd, is er bewust voor gekozen om de ligplaatsen die binnen 10 meter afstand van een historische brug zijn gelegen in het bestemmingsplan op te nemen. De situatie waar adressant op doelt doet zich namelijk voor op ca. 40 locaties binnen het centrum. Het stadsdeel handelt daardoor niet in strijd met het beleid zoals dat centraal stedelijk en door het stadsdeel wordt gevoerd om woonboten op een afstand van 10 meter

tot historische bruggen af te laten meren. De inzet is daar nog steeds op gericht, zij het dat dit op basis van vrijwilligheid dient plaats te vinden. Dit komt de rechtszekerheid van de woonbootbewoners ten goede.

Zoals adressant in zijn aanvullende zienswijze aangeeft is in de inspraakreactie door ons al aangegeven dat *‘waar op dit moment boten dichter dan 10 meter op de brug liggen de bestaande situatie is aangehouden’*. Dat is exact wat nu in het bestemmingsplan Water is gedaan. Vanwege het feit dat ligplaatsen thans nauwkeuriger kunnen worden ingetekend dan het geval was ten tijde van het bestemmingsplan Vijzelstraat – Amstel, is er een verschil in de aanduiding op de verbeelding opgetreden. In de praktijk betekent dat geen verslechtering van het zicht op de brug en ook geen verslechtering in de situering van de ligplaatsen ten opzichte van het object van adressant. Als we zouden voldoen aan het verzoek van adressant zouden we een gedeelte van de boot van de woonbooteigenaar wegbestemmen, terwijl de betreffende woonboot in het bestemmingsplan Vijzelstraat-Amstel ook een volledige ligplaatsaanduiding had. Bestemmingsplantechnisch gezien heeft er een wijziging (correctie) plaats gevonden in het aanduiden van de ligplaats op de verbeelding, planologisch en feitelijk is er in de situatie niets veranderd.

Ad. 6

Wij zijn van mening dat er geen rechtsregel aan in de weg staat dat twee bestemmingsplannen voor een zelfde perceel tegelijk in procedure zijn. Immers na inwerkingtreding geldt de betreffende bestemmingsregeling. Als de stadsdeelraad korte tijd later weer een nieuwe bestemmingsregeling vaststelt, geldt na inwerkingtreding die nieuwe bestemmingsregeling. Juist door de digitalisering is de vigerende bestemmingsregeling eenvoudig te raadplegen.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met de regeling zoals die thans in het bestemmingsplan is opgenomen voor de zichtbaarheid van historische bruggen alsmede het belang van de woonbooteigenaren dat is gediend met het handhaven van de ligplaatsaanduidingen ter plaatse van de adressen Amstel 256 L en 256 S zwaarder wegen, dan het individuele belang van adressant bij het overnemen van de bestemmingsplantechnische situatie zoals die was vastgelegd in het bestemmingsplan Vijzelstraat – Amstel.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 63, Landelijke Woonboten Organisatie

1. Adressant wijst er op dat het sinds 1973 gehanteerde bevroeringsbeleid wordt gehandhaafd. Adressant is van mening dat door het mogelijk maken van 43 hotelboten op het water er 43 ligplaatsen voor woonboten verdwijnen. Adressant verzoekt deze 43 ligplaatsen voor hotelboten te compenseren met 43 nieuwe ligplaatsen voor woonboten.

2. Adressant wijst naast de 5 actief op te heffen plaatsen er op dat het stadsdeel een groot aantal andere boten om allerlei nieuwe redenen wil laten verdwijnen. Het lijkt dat dit op basis van vrijwilligheid gebeurt maar tegelijkertijd meldt het stadsdeel dat de vergunning kan worden ingetrokken, waardoor niet echt meer van vrijwilligheid gesproken kan worden. Dit houdt in dat de rechtszekerheid voor woonbootbewoners verdwijnt.
3. Er wordt een netwerk van op- en afstapvoorzieningen gepland, op plekken waar woonboten liggen. In $\frac{3}{4}$ van de grachten liggen geen woonboten. Verzocht wordt daar de op- en afstaplocaties te realiseren.
4. Adressant wijst er op dat het stadsdeel aan het einde van een aantal dwarsstraatjes de zichtlijnen wil versterken, door achter de geparkeerde auto's de woonboten weg te willen hebben.
5. Het plan om eerst 5 woonboten te verwijderen en de andere verwijderingsplannen over 10 jaar uit te smeren is voor woonbootbewoners zeer belastend. Door de onduidelijke status van het woonschip ontstaat onverkoopbaarheid van de woonboten.
6. De bijzondere status van drie plekken is geen goede ruimtelijke ordening nu de te bereiken doelen ook op andere locaties bereikt kunnen worden op plaatsen waar geen woonboten liggen.
7. Adressant wijst er tot slot op dat het feit dat niet alles wat van de wet mag bestuurlijk fatsoenlijk is. Gedoeld wordt op het verschil tussen het vergoeden van schade voor woningen op de wal en het ontbreken van een dergelijke rijksoverheidsregeling voor woonboten.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Wij delen het standpunt van adressant niet. Op de eerste plaats niet omdat het uitgangspunt in het centrum is dat er geen ligplaatsen voor boten meer bijkomen. Het aantal boten dat in het centrum ligt blijft dus gelijk. Op de tweede plaats niet omdat ook bedrijfsvaartuigen uiteindelijk omgezet kunnen worden in een hotelboot. Het is dus op dit moment niet bekend hoeveel ligplaatsen voor woonboten omgezet zullen worden naar ligplaatsen voor bedrijfsvaartuig met een aanduiding dat horeca van categorie 5 is toegestaan. Het feit dat het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid kent om de functie 'horeca van categorie 5' op maximaal 43 ligplaatsen te leggen, betekent nog niet dat daar ook allemaal in een keer gebruik van gemaakt zal gaan worden. Het is niet uit te sluiten dat woonboten die op dit moment illegaal in gebruik zijn als 'hotelboot' wellicht weer gebruikt gaan worden als woning.

Ad. 2

Adressant gaat ten onrechte er vanuit dat wij een groot aantal andere boten om allerlei redenen willen laten verdwijnen. In de beantwoording onder zienswijze 26 onder 2, 7, 10, 11 en 12 is daar op ingegaan, zodat hier kan worden volstaan met de verwijzing daarnaar.

Ad. 3

De woonboten bij het Amstelveld en de Noordermarkt worden niet alleen verplaatst wegens de aan te brengen op- en afstapvoorziening maar primair vanwege het doel om bij de bijzondere plekken in het centrum de beleving van het water te bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal zichtbaar te maken en te versterken. Om die reden is

daar de dubbelbestemming 'Waarde - Landschap' opgenomen. Daarnaast geldt dat een ander doel van het bestemmingsplan Water is het bevorderen van het bedrijfsmatig personen- en goederenvervoer over water. Daarvoor is noodzakelijk dat er een netwerk van op- en afstaplocaties wordt aangelegd. De locaties die zijn aangegeven in het bestemmingsplan zijn dusdanig gekozen dat deze ook gebruikt zullen worden voor het doel waar ze voor gebouwd worden: vervoer van goederen en personen. In de omgeving van de locaties Amstelveld en Noordermarkt is in de directe nabijheid geen (Noordermarkt) of nauwelijks (Amstelveld) ruimte voor een op- en afstapvoorziening omdat deze en omliggende rakken vrijwel volledig vol liggen met woonboten.

Om die reden is het niet mogelijk uitsluitend op plaatsen waar geen ligplaatsen zijn deze voorzieningen te realiseren, omdat je anders een groot deel van het centrum niet zou kunnen bestrijken vanwege de aldaar aanwezige ligplaatsen. Een andere doelstelling is een ordentelijke inrichting om een efficiënt watergebruik mogelijk te maken. Het realiseren van op- en afstaplocaties ook op plaatsen waar al veel ligplaatsen zijn gelegen, draagt daar aan bij. Een efficiënt watergebruik betekent namelijk ook dat je hier en daar aan wal moet kunnen komen vanaf het water. In een aantal rakken is dat onmogelijk omdat ze van brug tot brug vol liggen met woonboten.

Ad. 4

Adressant gaat er ten onrechte van uit dat wij aan het einde van zichtlijnen geen woonboten meer wil hebben liggen. Dat is niet juist. Met de zichtlijnen wordt beoogd om daar waar een ligplaats in een zichtlijn ligt, deze uitsluitend nog te laten gebruiken door een schip en niet door een ark. Het is dus niet zo dat in zichtlijnen geen schip meer mag liggen, dat heeft juist de voorkeur. In de toelichting is beargumenteerd dat in de meeste situaties juist de aanwezigheid van een schip (maar niet door een ark) de relatie met het water versterkt. Dit is uitvoering beschreven in hoofdstuk 4.2.4 van de toelichting op het bestemmingsplan. Zie hiervoor ons antwoord op zienswijze 26 onder 4.

Ad. 5

Voor de beantwoording verwijzen wij naar het antwoord hiervoor onder ad. 2, alsmede naar onze aanvullende reactie bij de beantwoording van zienswijze 60.

Ad. 6

In de toelichting is in paragraaf 4.2.3 beargumenteerd om welke redenen het Amstelveld, de Noordermarkt en de Hermitage uniek zijn in hun ligging ten opzichte van het water en daardoor als bijzondere plekken hebben te gelden. Anders dan adressant stelt kan het benadrukken van deze plekken niet op een andere manier worden bereikt omdat niet de plek als zodanig kan worden verplaatst.

Ad. 7

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op de zienswijze van adressanten onder 40, 41 en 42 ad. 1.

Conclusie

Wij zijn van mening dat met de zienswijze niet is komen vast te staan dat het bestemmingsplan niet in het belang van een goede ruimtelijke ordening zou zijn en evenmin

is komen vast te staan, dat het belang van adressant in dit geval zwaarder weegt dan het algemene belang dat is gediend met het bestemmingsplan waarin onder andere een netwerk van op- en afstaplocaties is voorzien.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 65, dhr. P. Mattie

1. Adressant stelt dat op de inspraakavond door portefeuillehouder Oranje is aangegeven dat er geen bedrijfsligplaatsen bijkomen voor de commerciële vaart, maar dat deze uitspraak niet klopt, want het aantal ligplaatsen op het Singel is van 3 gegroeid tot 10. Adressant heeft bezwaar tegen de functieaanduidingen 4ab en 4s, ter hoogte van Singel 309 en 'swa-vbv' 1ab 1s ter hoogte van Singel 287 en 311. Het bestemmen van deze vakken ten behoeve van Rederij der Nederlanden is in strijd met het beleid van het stadsdeel.
2. Adressant is van mening dat het verkeerd is de tijdelijke ligplaatsvergunningen als basis te nemen voor het aanduiden van de omvang van de huidige en toekomstige ligplaatsen in het bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan wordt immers gestalte gegeven aan het collegestandpunt van 2008 dat er geen nieuwe ligplaatsen meer wenselijk zijn aan het Singel. Adressant wijst om die reden het vak ter hoogte van 309 in de huidige omvang af en het vak ter hoogte van 293 dient te vervallen.
3. Adressant is tegen de aanleg van steigers omdat de schepen ter hoogte van de kade liggen om mensen vanaf de kade te laten in- en uitstappen. In november jl. is door de rederij een aanvraag ingediend voor de bouw van een steiger waar adressant een zienswijze op heeft ingediend. Adressant wijst daarbij op de op- en afstapsteiger verderop ter hoogte van Singel 349.
4. Adressant vindt het een grote mate van onzorgvuldigheid dat in het concept slechts één aanduidingsvlak ter hoogte van Singel 309 was ingetekend en dit te wijzigen in het ontwerp ter hoogte van 293 en 299 zonder adressant daarvan op de hoogte te stellen.
5. Adressant vindt dat de gemeente een einde moet maken aan de bestuurlijke chaos van de afgelopen jaren bij de vaststelling van dit bestemmingsplan en de rederij niet moet worden beloond met het in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen veel te ruime voorstel.
6. Adressant maakt bezwaar tegen het opnemen van hotelboten. Volgens hem geeft het overlast, is het onhandhaafbaar en de relatie tussen problemen en de gebrekkige capaciteit aan handhaving.
7. Tot slot heeft adressant bezwaar tegen het ontbreken van een kader voor handhaving met algemene uitgangspunten en controlemomenten.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1 en 2

Ten behoeve van de in dit rak gevestigde rederij is ter hoogte van nummer 307 een aanduidingsvlak voor een aantal ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen aangegeven

waarin het maximum staat van het aantal boten (maximaal 4). Voor zover adressant er op doelt dat er meer boten liggen, heeft hij gelijk maar dat heeft te maken met een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarin is gesteld dat stadsdeel Centrum deze boten ligplaats zal moeten bieden totdat er ligplaatsen elders in de stad zijn gevonden. Zoals adressant zeer waarschijnlijk bekend is hadden en hebben wij het voornemen om deze boten te verwijderen uit de wateren van het stadsdeel. Vanwege het feit dat er nog steeds gezocht wordt naar alternatieven en gelet op het beleid dat het stadsdeel voert voor bedrijfsvaartuigen, is voor het aantal boten dat er meer ligt dan 4 ook geen ligplaatsaanduiding in het bestemmingsplan opgenomen.

Ten aanzien van het aanduidingsvlak dat is opgenomen ter hoogte van nummer 293 geldt dat deze ligplaats is aangewezen na het doorlopen van een bezwaarschriftenprocedure van de betreffende rederij, waarbij het bezwaarschrift gegrond werd verklaard. Gebleken was namelijk dat de oorspronkelijke ligplaats niet meer ingenomen kon worden. Gelet op de belangen van de rederij moesten wij wel een andere ligplaats ter beschikking stellen. Wij zijn van mening dat de betreffende ligplaats zowel vanuit nautisch als ruimtelijk oogpunt op deze locatie aanvaardbaar is.

Ad. 3

Anders dan adressant meent, is er geen sprake van het aanleggen van steigers voor het in- en uit laten stappen van passagiers. De recente aanvraag voor een omgevingsvergunning waar adressant op wijst betreft er een voor toegangsvoorzieningen tot de rondvaartboot en niet voor steigers. Een rondvaartboot of woonboot met een ligplaatsvergunning moet op een veilige manier betreden kunnen worden door gebruikers, schippers of bewoners. Passagiers mogen dus ook niet aan of van boord worden gelaten ter plaatse van deze ligplaatsen.

Ad. 4

Na de vrijgave voor inspraak van het concept-ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat de ligplaatsen van de boten aldaar niet juist waren ingetekend. Dat is hersteld en door de tervisielegging bekend gemaakt. Wij zijn niet gehouden om al deze wijzigingen kenbaar te maken. Om die reden wordt juist een concept-ontwerpbestemmingsplan in de inspraak gebracht omdat er daarna nog veel aan kan veranderen als gevolg van de inspraak dan wel door voortschrijdend inzicht.

Ad. 5

Wij delen de mening van adressant niet dat er hier sprake is van een bestuurlijke chaos. Adressanten zijn naar aanleiding van brieven en raadsadressen telkens op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen in het Singel.

Ad. 6

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op de zienswijze van adressant 19 ad. 1.

Ad. 7

Het bestemmingsplan (regels, verbeelding en toelichting) is niet het document om de wijze waarop handhaving in zijn algemeenheid van bestemmingsplannen binnen een gemeente

plaats vindt aan te geven. Wanneer er sprake is van gebruik in strijd met het bestemmingsplan, dat niet onder het overgangsrecht is te scharen, geldt de beginselplicht tot handhaving.

In zijn algemeenheid kan hierover nog worden gezegd, dat veel van het gebruik op het water is geregeld door middel van verkeersbesluiten op het water. Dat betekent dat naleving op deze verkeersregels in handen is gesteld van Waternet. Handhaving van het bestemmingsplan ligt op de weg van het stadsdeel.

Conclusie

Wij zijn van mening dat aan het belang van de rederij bij het opnemen van de betreffende ligplaatsaanduidingen in het Singel een groter gewicht toekomt dan aan het belang van adressant om deze ligplaatsaanduidingen niet op te nemen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 66, Museum Geelvinck Hinlopen Huis

1. Adressant stelt dat in reactie op haar inspraakreactie over het verzoek om bij het museum twee op- en afstapvoorzieningen te kunnen realiseren, slechts op één op- en afstapvoorziening aan de Keizersgracht is gereageerd, maar niet op het verzoek ten aanzien van een op- en afstapvoorziening aan de zijde Herengracht. Adressante verzoekt nogmaals een op- en afstapvoorziening ter hoogte van de Herengracht 518 in het bestemmingsplan op te nemen. De reden van het verzoek is het creëren van een goede toe- en afvoer van bezoekers over water. Verwacht wordt een gestage toename van bezoekers. Om de bezoekersstroom te accommoderen zonder extra druk te leggen bij de bewoners en zakelijke gebruikers van de grachtengordel, zijn er plannen voor het opzetten van geregelde personentransporten via het water. Daarvoor is het noodzakelijk dat er op- en afstapvoorzieningen bij de musea zijn. In het rak Herengracht tussen Vijzelstraat en Reguliersgracht is nog geen op- en afstaplocatie opgenomen en volgens adressant is er geen reden om dit niet alsnog te doen ter hoogte van nummer 518. Hier zijn geen woonboten en nautische bezwaren spelen hier geen rol.
2. Adressante begrijpt niet waarom bepaalde musea wel een op- en afstapvoorziening hebben gekregen in het ontwerpbestemmingsplan en een aantal musea/toeristenattracties daar niet voor in aanmerking komen. Hierdoor ontstaat rechtsongelijkheid en worden de musea zonder op- en afstapvoorziening economisch ernstig benadeeld. Dat het mogelijk moet zijn een op- en afstapvoorziening op te nemen blijkt uit de gunning van een op- en afstapvoorziening ter hoogte van het Grachtenhuis Herengracht 386.
3. Adressant stelt dat een op- en afstapvoorziening is vergund aan Museum van Loon, terwijl aan de andere zijde van de gracht het Foam museum, Geelvinck Hinlopen en het Stadsarchief liggen en deze 5 tot 6 keer meer bezoekers trekken. Naast de op- en afstapvoorziening is een op- en afstapvoorziening ook en meer nodig aan de zijde van de gracht waar Geelvinck Hinlopen is gelegen. Adressant herhaalt het verzoek

uit de inspraakreactie om een op- en afstapvoorziening te voorzien aan de oneven zijde van de Keizersgracht en is bereid de kosten van de aanleg van de voorziening voor haar rekening te nemen. Adressant wenst aan zowel Keizersgracht als Herengracht een op- en afstapvoorziening, om ook de loopbewegingen door de tuin te verminderen.

4. Uit de inspraakreactie lijkt sprake te zijn van de suggestie dat het stadsdeel in samenspraak met de publiekstrekkende instellingen in 2008-2010 de gewenste locatie heeft bepaald. Adressant is daar niet bij betrokken. Navraag bij het Foam-museum en het stadsarchief blijkt dat ook zij een voorkeur hebben voor een op- en afstapvoorziening aan de oneven zijde. Adressant verzoekt om een tweede op- en afstapvoorziening aan de oneven zijde van het rak.
5. Adressant wenst met het stadsdeel en het Overleg Amsterdamse Musea tot een gezamenlijke aanpak te komen van niet alleen op- en afstapvoorzieningen maar ook het zo efficiënt mogelijk personentransport over water.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

De reden om niet nog een op- en afstaplocatie in de Herengracht op te nemen heeft te maken met het feit dat de ambtswoning van de burgemeester aan het betreffende rak is gelegen. Voor de ambtswoning is een niet-openbare steiger gelegen. Deze is niet-openbaar vanwege de veiligheid van de burgemeester en diens gezin. Het museum heeft echter de afspraak met de gemeente dat als het museum behoefte heeft aan een steiger in verband met een trouwerij of speciale gelegenheid, zij met de bode van de burgemeester overlegt of zij van de steiger gebruik mag maken.

Daarnaast zou de extra op- en afstaplocatie ten dienste moeten komen te staan van voornamelijk vertrekkende bezoekers van het museum, terwijl voor de ingang al een op- en afstaplocatie aanwezig is. Wij zijn van mening dat adressant niet heeft aangetoond dat van de voorziening in de Keizersgracht geen gebruik zou kunnen worden gemaakt.

Wij vinden een op- en afstaplocatie recht voor de (achter)deur van het museum dan ook niet noodzakelijk.

Ad. 2

Voor beantwoording van dit onderdeel uit de zienswijzen wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 55. In aanvulling hierop kan worden opgemerkt dat de op- en afstaplocatie voor het Grachtenhuis al voorzien is in de Visie op het water en het daaruit voortvloeiende steigerplan. Op dit moment loopt een aanvraag van het Grachtenhuis voor de bouw en ingebruikname van een op- en afstapvoorziening op de in het bestemmingsplan opgenomen op- en afstaplocatie. Een beslissing hierop is nog niet genomen.

Ad. 3 en 4

Wij vinden het niet wenselijk dat er in één rak twee op- en afstaplocaties worden gerealiseerd, omdat de loopafstanden tot de voorzieningen ten behoeve waarvan de locaties worden aangewezen. Voor zover ons bekend is er tussen de drie genoemde instellingen in dit rak van de Keizersgracht in 2009 onderling overleg geweest over de locatie en is er toen overeenstemming bereikt over deze locatie ter hoogte van Museum Van Loon. Het stadsdeel heeft hier geen actieve rol in gehad. Overigens is het niet zo dat er een op- en afstaplocatie is vergund aan Museum Van Loon. De op- en afstaplocaties zijn openbaar

waar iedere vergunninghouder voor goederenvervoer of passagiersvervoer mag afmeren voor in- en uitstappen of laden en lossen.

Ad. 5

Wij juichen het toe dat adressant in samenwerking met het Directieoverleg Amsterdamse Musea tot een zo efficiënt mogelijk personentransport over het water wenst te komen. Wij zien daarbij vooralsnog geen rol voor ons weggelegd. Wat betreft de op- en afstaplocaties geldt dat het gaat om publieke op- en afstaplocaties die niet alleen door musea maar tevens door andere culturele instellingen, hotels en goederenvervoerders gebruikt kunnen en zullen worden. Overleggen met de branches die belang hebben bij de op- en afstaplocaties hebben in het verleden al plaats gevonden en hebben als uitgangspunt gegolden voor de aanwijzing daarvan.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het belang dat is gediend met de veiligheid van de burgemeester en diens gezin zwaarder weegt dan het belang van adressant om ter plaatse een extra op- en afstaplocatie in de Herengracht op te nemen. Daarnaast zit een op- en afstaplocatie op een acceptabele loopafstand van de ingang van het museum. In hetgeen in de zienswijze als argumenten is aangevoerd zien wij geen aanleiding nog een op- en afstaplocatie op de verbeelding op te nemen. Te meer niet nu daar geen onderzoek naar noodzakelijkheid en aanvaardbaarheid heeft plaats gevonden.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 67, dhr. G. Visser namens dhr. J. Paalman

Namens adressant wordt het volgende aangevoerd. Het gerestaureerde woonschip van adressant ligt al ruim 40 jaar met ligplaatsvergunning op de onderhavige locatie. Door het plan raakt adressant zijn ligplaats op een A-locatie kwijt. Er is niet inhoudelijk op de inspraakreactie gereageerd. Adressant handhaaft zijn bezwaargronden.

1. Er is sprake van willekeur en er heeft geen zorgvuldig onderzoek plaats gevonden. Adressant kent mensen die bereid zijn tegen vergoeding vrijwillig te verplaatsen, nergens blijkt dat daar onderzoek naar is gedaan. Het stadsdeel is gehouden gelet op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en in het kader van een goede ruimtelijke ordening, alsmede gezien het belang van adressant om daar onderzoek naar te doen. Dit sluit aan bij hetgeen de raad bij de vaststelling van de Visie aan het dagelijks bestuur heeft opgedragen, nl. verplaatsingen op basis van vrijwilligheid en alleen gedwongen verplaatsing als het gaat om aanwijsbare urgentie en illegale situaties. Gelet hierop is onderzoek naar de vrijwillige medewerking onder de ligplaatseigenaren dan ook een eerste in redelijk te nemen stap.
2. Het stadsdeel handelt in strijd met het gelijkheidsbeginsel door verplaatsingen binnen 10 meter afstand van historische bruggen wel op basis van vrijwilligheid te laten plaatsvinden maar bij pleinen niet.
3. De alternatieve ligplaatsen zijn in het ontwerpbestemmingsplan verminderd en ook de resterende plekken werpen weerstand op bij omwonenden. De alternatieve

plekken zijn daarnaast niet te vergelijken met de A-lokatie waar het woonschip thans is gelegen. Door verplaatsing naar een alternatieve locatie zal adressant financiële schade leiden.

4. Adressant wenst duidelijkheid over de uitvoering van de plannen en verneemt graag welke alternatieve locaties het stadsdeel beoogd.
5. Adressant haalt passages aan uit de toelichting waaruit blijkt dat arken in zichtlijnen alleen vervangen mogen worden door schepen en een schip in de zichtlijn een sterke associatie met het water heeft. Hij begrijpt dan ook niet waarom zijn schip weg moet, dat juist de zichtlijn bevordert en de ruimtelijke relatie verstevigt tussen land en water.
6. Aan de Noordermarkt liggen 12 arken en 3 historische vrachtschepen, waarvan twee vrachtschepen zijn wegbestemd. Adressant wil in het bestemmingsplan opgenomen zien worden dat het schip op de locatie mag blijven liggen en toegevoegde waarde heeft als het gaat om landschappelijke en ruimtelijke (gewenste) inpassing.
7. Of het water in een drukke gracht nog zichtbaar is, is ook afhankelijk van het type boot. Het schip van adressant ontnemt feitelijk weinig zicht op het water. Adressant is verder niet gebleken van maatregelen op de wal om het zicht op het water mogelijk te maken, door bijvoorbeeld parkeerplaatsen op te heffen. Het schip is lager dan de op kade geparkeerd staande auto's, de op- en afstapvoorziening zou evengoed elders kunnen worden gerealiseerd, hier is geen onderzoek naar gedaan, het plan is op dat punt onvoldoende onderbouwd;
8. De onderbouwing dat de locatie aan de Westerstraat niet zou voldoen, vanwege het feit dat overstekende passagiers tot onveilige situaties zou kunnen leiden en de Peperbus (2 meter in diameter) de ruimte van een op- en afstapvoorziening beperkt zijn discutabel. De verkeerssituatie ter hoogte van de Westerkerk is identiek aan die bij de Noordermarkt en niet aannemelijk is dat de Peperbus (die 2 meter van de kade staat) een belemmering vormt voor een op- en afstapvoorziening van 40 meter lengte.
9. Een op- en afstapvoorziening gaat gepaard met (geluids)overlast van personen en goederen;
10. Wat betreft de luchtkwaliteit is adressant van mening dat niet aan de gestelde grenswaarden wordt voldaan. Daarbij wordt verwezen naar de reactie van Prof Reijnders, (onderdeel bij zienswijze nummer 17);
11. Adressant wordt onevenredig in zijn belangen geschaad, omdat onbekend is waar hij naartoe wordt verplaatst. Het alternatief dient bekend te zijn, zodat dit in de belangenafweging kan worden meegenomen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

De ligplaats van adressant is gelegen op de gronden met de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap'. Die bestemming is aan deze gronden toegekend vanwege de unieke positie die zowel de Noordermarkt als het Amstelveld in het centrum innemen. Dit is al eerder in bestuurlijke beleidsdocumenten vastgelegd, waaronder de Visie op het Water van de binnenstad uit 2006. Juist op deze plaatsen is het van belang de relatie met en het zicht op het water te herstellen. Om die reden zijn permanente ligplaatsen hier wegbestemd. Dat wij er naar streven om in overleg met de betreffende booteigenaren tot een alternatieve ligplaats te komen spreekt voor zich. Wij zijn ook bekend met het feit dat er mensen uit de

Prinsengracht mogelijk willen vertrekken. De ligplaatsen die daarmee vrijkomen kunnen een alternatief vormen voor adressant. Zoals blijkt uit de toelichting op het bestemmingsplan (par. 6.4.2.1) hebben wij die mogelijkheid in het bestemmingsplan namelijk expliciet opengehouden. Wij zullen niet zonder meer een alternatieve ligplaats aan adressant toewijzen. In eerste instantie zal worden bekeken wie van de woonbooteigenaren uit de Prinsengracht bereid is vrijwillig naar een andere ligplaats te verhuizen. De vrijgekomen ligplaats kan dan als alternatieve ligplaats aan adressant worden aangeboden.

Ad. 2

Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is naar onze mening geen sprake. Er is immers geen sprake van een vergelijkbare situatie. Bij orde-1 bruggen is het streven er op gericht om op vrijwillige basis 10 meter afstand tot de brug te realiseren en als dat lukt het bestemmingsplan daarop te wijzigen. Het gaat daarbij vaak om herschikking van boten in het rak meestal als gevolg van walkantvernieuwing. Herschikking om de gewenste vrije ruimte in het rak te creëren is in dit deel van de Prinsengracht echter niet mogelijk omdat het er helemaal vol ligt. Verplaatsen is dan het enige alternatief.

Daarnaast geldt dat voor het vrijmaken van de bijzondere plekken wel financiële middelen zijn gereserveerd, maar voor het verplaatsen van alle woonboten die binnen 10 meter van een historische brug liggen niet. Die kosten zouden dermate hoog worden dat daardoor het bestemmingsplan niet uitvoerbaar zou zijn.

Ad. 3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijzen 40, 41 en 42 ad. 1.

Op 11 januari 2012 is er een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak geweest, waarin aan de orde kwam de vraag of de eigenaren van woonboten die zijn verplaatst bij de Hermitage recht hadden op een schadeloosstelling op grond van nadeelcompensatie. De Afdeling overwoog daarover het volgende:

“Voor zover al moet worden aangenomen dat [appellant] schade heeft geleden, is er in een geval als hier aan de orde waarin om nadeelcompensatie is verzocht, alleen aanspraak op vergoeding indien de schade moet worden aangemerkt als buiten het normaal maatschappelijk risico vallende schade. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 16 november 2011 in zaak nr. 201100116/1/H2) gaat het bij het normaal maatschappelijk risico om algemene maatschappelijke ontwikkelingen en nadelen waarmee men rekening kan houden, ook al bestaat geen zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop deze zich zal concretiseren en de omvang van de nadelen die daaruit eventueel zullen voortvloeien.

Het dagelijks bestuur heeft, naar [appellant] niet heeft bestreden, ingevolge artikel 1.2.8, eerste lid, aanhef en onder c, van de Verordening op de haven en het binnenwater 2006 de bevoegdheid om een ligplaatsvergunning in te trekken of te wijzigen indien op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten intrekking of wijziging nodig is vanwege een belang, of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning of ontheffing is vereist. Gelet daarop had [appellant] redelijkerwijs rekening kunnen houden met de mogelijkheid dat haar woonschip op enig moment vanwege de intrekking of wijziging van de aan haar verleende ligplaatsvergunning, zou moeten worden verplaatst. Hiervoor bestaat te meer

reden indien, zoals in het onderhavige geval, het gaat om een ligplaats in het centrum van Amsterdam. Een dergelijke ligplaats kan als nadeel hebben dat zich sneller ontwikkelingen kunnen voordoen die de intrekking van een ligplaatsvergunning en de verplaatsing van een woonschip noodzakelijk kunnen maken.”

Wij zijn van mening dat voor zover er al schade zou worden geleden door adressant deze schade niet kan worden aangemerkt als een buiten het normaal maatschappelijk risico vallende schade die voor vergoeding in aanmerking dient te komen.

Ad. 4 en 11

Wij zijn van mening dat de alternatieve ligplaatsen die wij in het ontwerpbestemmingsplan hebben beoogd, eenvoudig zijn terug te vinden in het bestemmingsplan. Het gaat om de rakken waarin het maximum aantal ligplaatsen hoger is dan het aantal ligplaatsen dat aanwezig is. Het is aan adressant om aan te geven voor welk alternatief hij opteert.

Ad. 5

In hoofdstuk 4.2.4 van de toelichting op het bestemmingsplan is toegelicht op welke kenmerken de belangrijke zichtlijnen gekozen zijn. Het doel is om de ruimtelijke relatie, gezien vanaf een grotere afstand, tussen een straat en het water te verbeteren. De breedte van de meeste waterwegen is gering zodat vanaf een grotere afstand het water zelf niet zichtbaar is. Door de aanwezigheid van een water gerelateerd object – zoals een schip – wordt echter wel een duidelijke associatie met water gelegd. Van dichtbij – bijvoorbeeld lopend langs de kade of bij een direct aan de gracht gelegen plein – is de situatie anders. De afstand naar de gracht is dan zo gering dat ook het water van de gracht zichtbaar is. In de situatie aan de Noordermarkt is echter sprake van een zichtrelatie tussen het plein en het water, maar geen sprake van een zichtlijn zoals bedoelt in het bestemmingsplan.

Ad. 6

Één van de doelen van het bestemmingsplan is om de ruimtelijke relatie tussen de Noordermarkt en het water te herstellen door ter plaatse het water vrij te maken van een tweetal ligplaatsen. De reden dat de boot van adressant is wegbestemd staat dan ook los van het type boot en de eventuele historische waarde van de boot. Boten – waaronder ook historische schepen – zijn drijvende objecten.

Ad. 7/8/9

Adressant gaat er vanuit dat zichtlijnen en het herstel van zicht op het water bij de bijzondere plekken, Amstelveld, Noordermarkt en Hermitage inhoudelijk hetzelfde is. Dat is echter niet juist. Weliswaar geldt ter plaatse van de zichtlijnen en de bijzondere plekken de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap’ daarmee zijn de zichtlijnen nog niet gelijk aan de bijzondere plekken. Voor de zichtlijnen geldt namelijk dat de ‘Waarde – landschap’ bestemming goed verenigbaar is met de functieaanduidingen ‘swa-lp’ en ‘swa-bv’. Voor de bijzondere plekken geldt echter dat deze functieaanduidingen niet verenigbaar zijn met de bestemming ‘Waarde – Landschap’ omdat het water daar gevrijwaard moet worden van permanente ligplaatsen.

Dat een op- en afstaplocatie gepaard gaat met overlast is naar onze mening niet juist. De op- en afstaplocatie bij de Hermitage blijkt in de praktijk overlast te geven. Zoals is

aangegeven in de reactie op zienswijzen 20 en 64 gaan wij daar de overlast aanpakken. De op- en afstaplocatie bij de Noordermarkt is echter niet te vergelijken met de steiger ten dienste van de op- en afstaplocatie bij de Hermitage. Die steiger is namelijk gebouwd tevens als verblijfssteiger. De op- en afstaplocatie aan de Noordermarkt wordt echter niet voorzien van een steiger maar van een op- en afstapvoorziening van 4 tot 6 palen met tussen de middelste twee een plank van 20 cm breedte. Daarop kan niet verbleven worden. Van dit soort op- en afstapvoorzieningen zijn er inmiddels al een aantal in gebruik. Daarvan zijn tot nog toe geen klachten bekend.

Wat betreft de stelling dat het zicht op het water door geparkeerde auto's wordt ontnomen verwijzen wij naar ons antwoord dat is gegeven bij zienswijze 26 ad. 1.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek aan de Noordermarkt alsmede het algemene belang dat is gediend met handhaving van deze plek voor de op- en afstaplocatie vinden wij zwaarder wegen dan het individuele belang van adressant bij het kunnen blijven liggen met zijn woonboot.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressanten vermeld onder 68: Albertien Pareau Dumont; 365 A. de Munnik; 366 J. Gilbert; 367 M. Hanson; 368 M. Koppen; 369 A. Linnartz; 370 M. Moore; 371 J. Smit en 372 M. Hanson

De zienswijzen zijn gelijk aan die van adressant onder nummer 65 onderdeel 1 t/m 7.

Adressanten hebben daarnaast de volgende bezwaren:

1. het stadsdeel stelt de zaken anders voor dan ze zijn. Het lijkt op de kaart of er tussen Singel 287 en 309 één grote en twee kleine ligplaatsen zijn. In werkelijkheid gaat het om 10 ligplaatsen voor commerciële schepen;
2. bezwaar tegen het 'legaliseren' van tijdelijk ligplaatsen,
3. bezwaar tegen het niet tonen van de feitelijke lengte in meters van alle ligplaatsen achter elkaar op de plankaart. Volgens adressanten is de feitelijke situatie dat de rederij der Nederlanden op het Singel illegaal een soort bedrijfshaven exploiteert. Elk jaar komen er nieuwe schepen bij. Er wordt steeds meer beslag gelegd op de openbare ruimte.
4. bezwaar tegen opname van de ligplaats voor een commerciële boot ter hoogte van Singel 233-237. Deze ligplaats bestond niet ten tijde van de ligplaatsenstop.
5. bezwaar tegen de blijvende onduidelijkheid met betrekking tot het toekennen van ligplaatsen voor commerciële boten en onduidelijkheid voor omwonenden om na te gaan welke bedrijfsboot voor welke plek een ligplaatsvergunning heeft;
6. bezwaar tegen het niet overnemen van het voorstel een bedrijfshaven buiten het centrum te creëren;
7. bezwaar tegen het toestaan van hotelboten, het geeft overlast en is niet te handhaven en bezwaar tegen het niet overnemen van de suggestie om horeca op varende schepen aan dezelfde regels te laten voldoen als horeca op de wal;

8. bezwaar tegen het niet opnemen van regelgeving in het bestemmingsplan met betrekking tot lengte, breedte en hoogtematen van bedrijfsboten, rondvaartboten en hotelboten.
9. bezwaar tegen het gebrek aan aandacht voor geluidsoverlast als gevolg van mensen en het dreunen van bootmotoren en het zware geluid van boegschroeven bij het manoeuvreren.
10. bezwaar tegen de op- en afstapvoorzieningen aan de Noordermarkt en het Amstelveld. Overlast en misbruik van de op- en afstapvoorzieningen door feestboten is te verwachten;

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad.1 en 2

Wij stellen de zaken niet anders voor dan ze zijn. In het betreffende rak zijn ligplaatsen ingetekend voor maximaal 5 rondvaartboten. Momenteel liggen er echter meer boten. De overige boten zijn tijdelijk toegestaan tot er een alternatieve ligplaats buiten het Centrum is gevonden. Zie hiervoor ook de beantwoording van zienswijze 65 ad. 1 en 2.

Ad. 3

Als wij de feitelijke lengte van de boten die er nu ligplaats innemen op de verbeelding zouden hebben opgenomen in de aanduidingsvlakken, dan zou juist de door adressante ongewenste situatie ontstaan dat de boten er permanent mogen blijven liggen. Voor ons geldt echter voor vijf van de aanwezige boten nog steeds het uitgangspunt dat ze hier tijdelijk mogen liggen. Om die reden zijn ze niet op de verbeelding ingetekend. Anders dan adressante stelt komen er niet ieder jaar schepen. Feitelijk liggen er maximaal tien boten. Voor vijf daarvan is een ligplaatsaanduiding opgenomen op de verbeelding.

Ad. 4 en 5

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijzen verwijzen wij naar hetgeen daarover is geantwoord onder zienswijze 65 ad. 1, 2 en 3.

Ad. 6

Wij kunnen niet voldoen aan een verzoek dat betrekking heeft op gronden die buiten de grenzen van het stadsdeel zijn gelegen. Daar zijn andere stadsdelen dan wel de centrale stad bevoegd om voor die gronden bestemmingsplannen vast te stellen.

Ad. 7

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op de zienswijze van adressant 19 ad. 1.

Daarnaast merken wij op dat voor zover 'hotelboten' op het water worden toegestaan, deze niet aan dezelfde regelgeving kunnen voldoen als hotels op de wal. Mede vanwege het feit dat hotels bouwwerken zijn en boten niet, kunnen bouwkundig niet dezelfde eisen voor hotels op het land op de logiesbedrijfsvaartuigen van toepassing worden verklaard. Mede vanwege dit verschil alsmede het feit dat de term 'hotel' een beschermde titel is, wordt in de regels van het bestemmingsplan gesproken over de functie 'horeca van categorie 5' bedrijfsvaartuigen en het op deze vaartuigen verschaffen van logies en niet over hotels. In de uitwerking van de beleidsregels waar een boot op het water aan dient te voldoen om

als 'horeca van categorie 5' bedrijfsvaartuig in aanmerking te kunnen komen, zal zo veel als mogelijk worden aangesloten bij de regels zoals die aan hotels op de wal worden gesteld.

Ad. 8

Het bestemmingsplan voor het water behelst gebruiksregels voor op het water. Bouwvoorschriften voor boten op het water zijn niet opgenomen omdat boten geen bouwwerken zijn. Dat betekent niet dat er geen maximale afmetingen voor boten op het water gelden. Deze zijn namelijk vastgelegd in de Bootrichtlijnen 2008, bij verbouwingen en vervanging van boten wordt aan deze bootrichtlijnen getoetst en moet hier aan voldaan worden.

Ad. 9

Wij menen uit de zienswijze van adressante af te leiden dat zij te weinig in het bestemmingsplan terug vindt over geluidsoverlast in vergelijking met het onderzoek naar luchtkwaliteit. Wij hebben echter zowel het effect wat betreft geluidsproductie en de gevolgen van de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van op- en afstaplocaties uitgebreid laten onderzoeken. Waar adressante doelt op de pleziervaartuigen en sloepjes die met versterkte muziek door de grachten varen, merken wij op dat daar in het kader van het bestemmingsplan geen regels voor opgenomen kunnen worden. In dat verband verwijzen wij naar zienswijze 22 waar is aangegeven dat binnen afzienbare tijd een verbod op versterkte muziek op het water te verwachten is.

Wat betreft het zogenaamde boegschroeven bij manoeuvreren bestaan er geen normen waar aan getoetst kan worden. Hoewel wij niet willen ontkennen dat deze geluiden tot enige overlast aanleiding kunnen geven, is het niet zo dat deze 24 uur per dag zich voordoen. Immers in de late avond- en nachtelijke uren varen er geen rondvaartboten rond. Gelet hierop alsmede gelet op het feit dat het water niet uitsluitend bedoeld is om te wonen, maar juist ook een belangrijke dynamische functie heeft bij het bevorderen van personen- en goederenvervoer over het water, is het dagelijks bestuur van mening dat dit onderdeel uitmaakt van de keuze om op het water te wonen in het drukke stadscentrum van Amsterdam.

Ad. 10

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 3 ad. 1.

Conclusie

Wij zijn van mening dat de belangen die zijn gediend met het bestemmingsplan Water, waarbij een mogelijkheid tot regulering van 'hotelboten' is opgenomen, alsmede waarin een netwerk van op- en afstaplocaties onder andere ook bij de Noordermarkt en het Amstelveld wordt aangelegd, alsmede het belang van de rederij der Nederlanden bij handhaving van de in het Singel opgenomen bedrijfsvaartuigligplaatsen, zwaarder wegen dan het belang van adressant bij het wijzigen van het bestemmingsplan op de betreffende planonderdelen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren

Zienswijze van adressant vermeld onder 69, Rederij Der Nederlanden

Adressant verzoekt de ligplaatsen die sinds 2006 aan het Singel in gebruik zijn te laten liggen op de huidige locatie. Aanvankelijk zouden de ligplaatsen in stadsdeel West komen, maar vanwege de buurt die zich tegen het plan keerde vond dat geen doorgang. Na procedures over de geldigheid van de ligplaatsvergunningen tot aan de Raad van State waarbij de rederijen in het gelijk werden gesteld, is besloten dat de boten mochten blijven liggen in afwachting van een passend alternatieve ligplaats. Tot op heden zijn pogingen voor alternatieven op niets uitgelopen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Wij ondernemen acties om elders buiten het centrum alternatieve ligplaatsen te laten ontwikkelen. Op een goed moment zullen deze gerealiseerd kunnen worden en zal de rederij de boten ook daadwerkelijk moeten verwijderen. Wij wensen in geen geval de boten van de rederij een ligplaats te geven in stadsdeel Centrum, omdat anders alle andere rederijen die in 2006 een exploitatievergunning hebben gekregen ook een ligplaats in het Centrum willen hebben. Het beleidsuitgangspunt blijft wat dat betreft ongewijzigd.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met het handhaven van het aantal ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen als vastgelegd in het bestemmingsplan Water, waarmee gehandeld wordt overeenkomstig het beleid van het stadsdeel ten aanzien van het aantal ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen in het centrum, zwaarder dient te wegen dan het belang van adressant bij het opnemen van de ligplaatsaanduidingen voor zijn bedrijfsvaartuigen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 70, dhr. J.J.W. Lamme namens Rederij Lovers

Adressant vindt het van belang dat zijn bestaande bedrijfsactiviteiten mogelijk blijven binnen het bestemmingsplan Water en maakt bezwaar tegen beperkende bestemmingen en functieaanduidingen ten opzichte van de huidige planologische en feitelijke mogelijkheden;

1. adressant wijst naar artikel 6.3.2. ad 4 en 5 en stelt dat het verschil tussen en steigers en op- en afstapvoorzieningen niet duidelijk is omdat aan op- en afstapvoorzieningen ook kan worden afgemeerd aan de afmeerpalen. Dit is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel;
2. de begrenzing van het aantal ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen zou beperkend kunnen zijn voor adressant in zijn uitbreidingsmogelijkheden. Adressant wenst dat het dagelijks bestuur uitbreidingsplannen flexibel kan honoreren zonder langdurige planologische procedures, waarbij de raad geraadpleegd moet worden. Verzocht wordt in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid voor het

- dagelijks bestuur op te nemen ten aanzien van het maximaal aantal ligplaatsen bedrijfsvaartuigen uitsluitend ten aanzien van rondvaartboten;
3. Adressant wijst er op dat bij de volgende op- en afstapvoorzieningen de aanduiding 'steiger' ontbreekt.
- Uilenburgergracht t.o. diamantslijperij Gassan;
 - Amstel t.o. Stopera;
 - Nieuwe Keizersgracht t.o. Hermitage;
 - Amstel t.o. Carré.
- Beide aanduidingen zijn noodzakelijk gezien artikel 4.2.8.
4. Ten behoeve van Canal Company is een ligplaats varend bedrijfsvaartuig opgenomen aan de Prinsengracht tegenover het Anne Frankhuis. Adressants standplaats is enkele meters ten noorden daarvan. Adressant doet een beroep op het gelijkheidsbeginsel en wenst op deze locatie eveneens een ligplaats varend bedrijfsvaartuig.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad.1

Wij zijn met adressant van mening dat het onderscheid tussen aanlegsteiger en steiger, waar deze laatste in enkele gevallen gebruikt kan worden als op- en afstapvoorziening, niet voldoende duidelijk is. Om die reden zullen wij naar aanleiding van de zienswijze de raad voorstellen de regels en de toelichting aan te passen.

Ad. 2

Het beleidsuitgangspunt van het stadsdeel Centrum is met de komst van het bestemmingsplan Water niet gewijzigd. Uitgangspunt is en blijft dat het aantal ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen in het centrum niet mag toenemen. Om die reden is en zal er ook geen wijzigingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur worden opgenomen in het bestemmingsplan, teneinde daarmee eenvoudig extra ligplaatsen te kunnen mogelijk maken. Als rondvaartbedrijven er voor kiezen om met meer rondvaartboten door de grachten te gaan varen zal men voor deze rondvaartboten buiten het centrum ligplaatsen moeten zoeken.

Ad. 3

Het dagelijks bestuur heeft de verbeelding nagekeken op de door adressant genoemde ontbrekende aanduidingen. De aanduiding 'steiger' (ste) ontbreekt echter bij geen van de door adressant opgesomde op- en afstaplocaties.

Ad. 4

Adressant meent dat zijn bedrijf een standplaats heeft aan de kade voor het Anne Frankhuis. Waarschijnlijk wordt hier een vaste ligplaats voor een rondvaartboot mee bedoeld of een eigen vaste op- en afstaplocatie. Er zijn geen ligplaatsen opgenomen bij openbare op- en afstaplocaties en er bestaan ook geen eigen op- en afstaplocaties. Op de verbeelding is ter plaatse van een steiger en/of een op- en afstaplocatie een strook water aangewezen waarbinnen doorgaans rondvaartboten of goederenboten kortstondig afmeren om te laden en te lossen of personen in- en uit te laten stappen. Dit is vanwege het openbare karakter van de op- en afstaplocatie geen vaste ligplaats voor één bedrijf. Om die reden zien wij geen

reden om met een beroep op gelijke behandeling een vaste ligplaats voor het bedrijf van adressant te honoreren.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat ziet op het niet uitbreiden van het aantal ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen in het centrum van Amsterdam van groter gewicht is dan het individuele belang van adressant bij de wens om in de toekomst over meer ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen in het centrum te kunnen beschikken.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren wat betreft onderdeel 1 en voor het overige ongegrond te verklaren.

REGELS

Wij stellen voor in artikel 1.43 te hernummeren tot sub a en toe te voegen een sub. b luidende: "een steiger ten dienste van een op- en afstaplocatie uitsluitend daar waar de aanduiding 'ste' grenst aan de aanduiding 'swa-oa'".

TOELICHTING

Wij stellen voor paragraaf 6.3.2 onder ad. 4 en 5 van de toelichting hierop aan te passen.

Zienswijze van adressant vermeld onder 71, dhr. C.C.G. Spaan

Adressant stelt dat uit de tekst van de toelichting en regels niet blijkt of een op- en afstapvoorziening ook 24 uur per dag mag worden gebruikt voor aan- en afvoer van passagiers. De in de toelichting genoemde argumenten voor de aanleg bij publiekstrekkers hoeft daar niet toe te leiden, maar het risico ontstaat op een potentiële geluidsbron aan de toch al overbelaste Noordermarkt. Bij bewoners en direct omwonenden bestaat scepsis over de handhaving. Adressant doet het voorstel in het bestemmingsplan een begrenzing van de operationele uren op te nemen.

Daarnaast stelt adressant voor een eenvoudige procedure tot correctie in het bestemmingsplan op te nemen, indien blijkt dat de op- en afstapvoorziening aan de Noordermarkt – anders dan voorspelt - wel overlast zal opleveren.

Reactie van het dagelijks bestuur

Op- en afstaplocaties mogen in beginsel 24 uur per dag worden gebruikt door de professionele beroepsvaart om passagiers in- en uit te laten stappen en/of goederen te lossen. In het bestemmingsplan kunnen geen tijdsduurbeperkingen worden opgelegd. De rondvaart en de lijndiensten hanteren vaste vaartijden. In de zomer van 9.00 tot 19.00 uur en in de winter van 10.00 tot 17.00 uur. 's Avonds kunnen hooguit een paar boten met groepen mensen aanmeren om in- of uit te stappen. Voor zover er vrees bestaat voor het ter plekke aanmeren van grotere open feestsloepen met versterkte muziek merken wij op de eerste plaats op dat met een verkeersbesluit zal worden geregeld dat deze boten ter plekke niet mogen afmeren. Daarnaast wordt veel verwacht van het aanstaande verbod om versterkte muziek te voeren op een open boot.

Wat betreft het voorstel om een wijzigingsprocedure op te nemen in het bestemmingsplan om de op- en afstapvoorziening te verwijderen als blijkt dat deze wel overlast oplevert, merkt het dagelijks bestuur op dat mocht die situatie zich voordoen dat het stadsdeel altijd kan besluiten de fysieke voorziening te verwijderen, het in- en uit laten stappen is dan sowieso niet meer mogelijk.

Conclusie

Het algemeen belang dat is gediend met de in het bestemmingsplan opgenomen op- en afstaplocaties vinden wij zwaarder wegen dan het belang dat adressante voorstaat.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 72, dhr. M. ten Cate

Adressant geeft aan de bezwaren zoals verwoord in de brief van dhr. Beuk (adressant 18) te onderschrijven.

Adressant wijst op de op- en afstaplocatie aan het begin van de oneven zijde van de Geldersekade. Adressant heeft ter hoogte van Geldersekade 8 met toestemming een oude steiger vervangen door een nieuwe, welke intensief wordt gebruikt door gasten van adressants restaurant, restaurants in de buurt en soms ook door rondvaartboten. Adressant vindt het niet zinvol een nieuwe steiger neer te zetten.

Reactie van het dagelijks bestuur

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar het antwoord zoals gegeven op zienswijze 18 ad. 3.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Geldersekade van meer gewicht dan het belang van adressant bij het handhaven van de Geldersekade in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 73, dhr. B. ter Kuile en mevr. L. Overeem

1. Adressanten stellen dat het wegbestemmen van woonboten aan Amstelveld en Noordermarkt onnodig is. Zodra er een steiger ligt zal het zicht op het water door de pleziervaart ook worden ontnomen en brengt deze pleziervaart enorm veel extra overlast met zich mee.
2. De nieuwe ligplaatsen zijn niet gelijkwaardig aan de plek van adressanten aan het Amstelveld. De enige enigszins gelijkwaardige is niet waarschijnlijk vanwege klachten van omwonenden. Adressanten zijn niet onbereidwillig om te verplaatsen,

maar verzoeken op korte termijn een oplossing voor hun persoonlijke situatie (boot wegbestemd, verplaatsen is nog niet mogelijk, bouwen is op dit moment niet mogelijk, en wonen nog nauwelijks, de boot is op.)

3. Adressanten maken bezwaar tegen de werkwijze om in één plan ligplaatsen weg te bestemmen en nieuwe te creëren. Het creëert veel onduidelijkheid voor zowel woonboot- als walbewoners.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Uit de zienswijze van adressanten meent het dagelijks bestuur te kunnen afleiden dat bij hen het idee bestaat dat ter plaatse van de op de verbeelding aangegeven vlakken 'specifieke vorm van water - op- en afstapvoorziening' over het aangegeven oppervlak steigers gebouwd zullen worden. Dat is echter geenszins de bedoeling. Wij verwijzen naar ons antwoord onder zienswijze 40, 41 en 42 ad. 2. De voorziening ten behoeve van de op- en afstaplocatie bestaat uit maximaal 6 palen en een entreeplank. Het is niet mogelijk om daar op te verblijven.

Ad. 2 en 3

Zodra het bestemmingsplan is vastgesteld en in werking is getreden, zijn ook de alternatieve ligplaatsen definitief bekend. Vanaf dat moment kan worden gewerkt aan het verplaatsen van de boot naar een alternatieve plaats. Anders dan adressanten menen is het dan ook juist ten behoeve van de rechtszekerheid dat in dit bestemmingsplan ook de alternatieve ligplaatslocaties worden vastgesteld, omdat anders de situatie zou ontstaan dat er ligplaatsen zijn wegbestemd zonder dat het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt tot een alternatief.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek aan het Amstelveld alsmede het algemene belang dat is gediend met handhaving van deze plek voor de op- en afstaplocatie vinden wij zwaarder wegen dan het individuele belang van adressanten bij het kunnen blijven liggen met hun woonboot.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 74, dhr. M. Trapman

Adressant heeft om de volgende redenen bezwaar tegen de op- en afstaplocatie aan de Noordermarkt, en tegen het plaatsen van meer steigers in het algemeen, waarbij hij zich baseert op feiten als weergegeven in het rapport 'Effecten en acceptatie van het steigerplan':

1. er wordt besloten tot dienstverlening aan 1% van de gebruikers die nu al verantwoordelijk is voor 18% van de overlast;
2. steigers zijn slechts voorbehouden tot de professionele gebruikers, maar de gemeente is belast met de handhaving. Dat kan alleen goed als 24/7 bewaakt wordt. Daarvoor zijn voorzieningen nodig, die de gemeenschap moet gaan betalen;

3. bestaande woonbootbewoners moeten wijken. Voor een plek aan de Noordermarkt bestaat geen 'aanvaardbaar' alternatief;
4. het effect dat een rondvaartstopplek op het karakter van de Noordermarkt zal hebben. Zolang de bestaande voorzieningen niet zijn aangepast aan de esthetiek van de stad moet uitbreiding ondenkbaar zijn.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

De conclusie die adressant trekt op basis van het onderzoek van Lagroup is niet juist. In het onderzoek staat dat naar schatting 1% van het totale personen- en goederenvervoer over het water plaats vindt. Van de klachten door het verkeer op het water is volgens het onderzoek in 18% van de gevallen dit te wijten aan de overige vaartuigen zoals rondvaarboten, goederenboten, woonboten etc.

Ad. 2

Het voorkomen van het gebruik van de op- en afstaplocaties door andere dan vergunninghouders is een handhavingsaspect waarvoor Waternet verantwoordelijk is. Immers bij de op- en afstaplocaties zullen verkeersborden worden geplaatst op basis van het Binnenvaart Politiereglement op grond waarvan het gebruik alleen wordt toegestaan door vergunninghouders. Het dagelijks bestuur heeft daarin geen handhavende rol. Waternet vaart van 9.00 tot 23.00 uur (zomers) door de grachten van Amsterdam en zal bij overtreding van het verbod handhavend optreden.

Ad. 3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 67 ad. 3.

Ad. 4

Wij menen uit deze zienswijze te begrijpen dat adressant tegen het oprichten van voorzieningen is zoals die bij bepaalde locaties van rondvaartrederijen zijn ontstaan. Hierover merken wij op dat het bestemmingsplan zich richt op het gebruik op het water en niet op de wal. Wat betreft het gebruik van de op- en afstaplocaties zullen op de wal hooguit borden met daarop vertrek- en aankomsttijden van de lijndiensten worden geplaatst, waardoor meteen duidelijk is dat ter plaatse van het bord een op- en afstaplocatie is.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het herstellen van de relatie tussen wal en water op deze bijzondere plek alsmede het algemene belang dat is gediend met handhaving van de gekozen op- en afstaplocatie vinden wij zwaarder wegen dan het belang van adressant.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 75, dhr. C. van Kooten

Adressant maakt bezwaar tegen het wegbestemmen van woonboten in het entrepotdok, welke plaats gevonden heeft voor de uitbreiding van Artis. De uitbreiding is vanaf 1994 aan de orde maar vindt niet echt plaats. De noodzaak voor het wegbestemmen en niet opnemen in de plankaart ontbreekt.

Reactie van het dagelijks bestuur

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijze 48 ad. 1.

Conclusie

Het algemene belang dat is gediend met het in het ontwerpbestemmingsplan handhaven van de planologische situatie zoals neergelegd in het vigerende bestemmingsplan vinden wij zwaarder wegen dan het belang van adressant.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 76, mevr. N.J. van Paridon

Adressante heeft de volgende bezwaren:

1. adressante stelt dat in het kader van de Visie op het water is bepaald dat de bestemming van het water in de Geldersekade niet eerder zou plaatsvinden dan na consultatie van de buurt. De consultatie heeft niet plaatsgevonden en verzocht wordt de buurt alsnog te consulteren en daartoe uit te nodigen.
2. De aanwijzing van ligplaatsen in de Geldersekade doet afbreuk aan het beschermde stadsgezicht en de status van Unesco. De zichtlijn over het water zou geborgd moeten zijn met een dubbelbestemming Waarde- Landschap. De ligplaatsen aan beide zijden leiden tot een inbreuk op de historische waarde van de buurt en tot aantasting van de stedenbouwkundige structuur en esthetiek.
3. Voor zover woon/ bedrijfsvaartuigen in de Geldersekade zouden zijn toegelaten, zouden dat alleen historische boten mogen zijn, gelet op de historie van de gracht en de kwaliteit van de historische en monumentale bebouwing.
4. Er wordt inbreuk gemaakt op de privacy van walbewoners doordat vanuit boten naar en in de huizen aan de gracht kan worden gekeken.
5. In het bestemmingsplan ontbreekt een onderbouwing en verantwoording van de gemaakte keuzes, zoals de vraag of de verkeers- en parkeerdruk aan de Geldersekade toeneemt.
6. Onvoldoende wordt inzichtelijk gemaakt waarom de Geldersekade als alternatieve locatie moet worden aangemerkt;
7. Het bestemmingsplan beperkt zich tot het water, daardoor is een integrale benadering niet mogelijk terwijl een goede ruimtelijke ordening dat vereist. In feite is sprake van een facet- bestemmingsplan en dat is niet toegestaan. De functie van het water kan niet los worden gezien van de wal en daar vigerende planologische doeleinden.
8. Het toestaan van woonboten en vaartuigen aan de oneven zijde zal vanwege het drukke fietspad leiden tot verkeersgevaarlijke situaties.

9. De rondvaartboot ter hoogte van Geldersekade 79 zou tijdelijk zijn toegestaan i.v.m. werkzaamheden Noord-Zuidlijn en wordt nu gelegaliseerd. Door de bezoekers aantrekkende werking zal dat leiden tot verkeersgevaarlijke situaties op het fietspad.
10. Het gebruik van ligplaatsen door woonboten leidt tot geluids- en stankoverlast. Het onderhoud, schuren geeft geluidsoverlast en verontreiniging. Kachels op boten zorgen voor rook- en stankoverlast in de woningen.
11. De wijzigingsbevoegdheid voor parkeervoorzieningen is onvoldoende begrensd en onvoldoende geobjectiveerd.
12. De bestemming water bevat zoveel bestemmingsdoeleinden dat dat zich niet verdraagt met een goede ruimtelijke ordening.
13. Planregels zijn onvoldoende geobjectiveerd waardoor bij ongewijzigde vaststelling rechtsonzekerheid ontstaat. Adressante noemt:
 - afmeerlocaties voor pleziervaartuigen zijn niet vastgelegd;
 - speel- en hotelvoorzieningen worden toegelaten terwijl die geen binding met het water hebben;
 - de wijzigingsbevoegdheden zijn ruim omschreven en hebben geen betrekking op buurt/grachtspecifieke kenmerken.
 - de toelaatbare afmetingen van woonboten en vaartuigen zijn onvoldoende bepaald en er worden onvoldoende eisen aan gebruik en milieu gesteld.
 - objectieve begrenzing van de hoogte van boten en vaartuigen ontbreekt;
 - het onderscheid woonboot en 'bed and breakfast' is onduidelijk.
14. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is niet verzekerd, de kosten van uitvoering zijn onvoldoende begroot, waaronder planschade en nadeelcompensatie.
15. Adressante verzoekt om een afschrift van het bestemmingsplan en de bestuurlijke reactie op de zienswijzen om niet toegestuurd te krijgen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 18 ad. 4.

Ad. 2

Het aantal woonboten/bedrijfsvaartuigen binnen het plangebied blijft na vaststelling van het bestemmingsplan ongewijzigd. Er is echter een aantal alternatieve ligplaatsen aangewezen om de doelstellingen – deze zijn beschreven in hoofdstuk 1.4 van de toelichting op het bestemmingsplan – te kunnen realiseren.

Op enkele uitzonderingen na is vrijwel het gehele plangebied aangewezen tot beschermd stadsgezicht. Dit gebied komt overeen met de kern- en bufferzone van het gebied dat tot werelderfgoed is benoemd. Ruimtelijk gezien is echter de gehele binnenstad – het gehele plangebied gaat terug op 17^e eeuwse of nog oudere structuren – van even groot cultuurhistorisch belang. De Geldersekade – deze bevindt zich in de bufferzone – neemt ten opzichte van de andere grachten van de binnenstad geen bijzondere positie in. Er bestaat dan ook geen aanleiding om de Geldersekade uit te zonderen voor het aanwijzen van alternatieve ligplaatsen.

Het aantal alternatieve ligplaatsen in de Geldersekade is zodanig dat de potentieel af te meren boten in de lengterichting van het rak een ruimte innemen die minder is dan de helft van het rak. Hiermee is gewaarborgd dat er ruim voldoende zicht op het water is.

Ad. 3

Het beleid is dat schepen en vaartuigen niet vervangen mogen worden door arken. Arken mogen wel door arken worden vervangen. Voor alternatieve ligplaatsen gelden dezelfde vervangingsrichtlijnen als wanneer een boot bij vervanging niet van ligplaats verandert. Dit betekent dat het wel mogelijk is dat de alternatieve ligplaatsen door arken worden ingenomen. Wij merken daarbij op dat de Geldersekade ten opzichte van de andere grachten van de binnenstad (waar wel arken afgemeerd zijn) geen bijzondere positie inneemt. Het zou dan ook niet te rechtvaardigen zijn dat in alle overige grachten wel en in de Geldersekade geen arken afgemeerd zouden kunnen worden.

Ad. 4

Wij zijn van mening dat door de mogelijke komst van woonschepen in de Geldersekade dit niet ten koste gaat van de privacy van de bewoners aan de Geldersekade. Op de eerste plaats heeft de Geldersekade een hoge kademuur waardoor niet eenvoudig door woonbootbewoners over de kademuur heen kan worden gekeken. Verder geldt aan de even zijde een afstand van de kademuur tot de gebouwen van ca. 8 meter en aan de oneven zijde van ongeveer 12 meter. In een binnenstedelijke situatie als in de Amsterdamse binnenstad wordt dat over het algemeen gezien als een voldoende ruime afstand om de privacy te waarborgen.

Ad. 5

Wij zijn van mening dat gelet op het gemiddelde autobezit in Amsterdam dat op ca. 30% ligt, de toename van verkeer- en parkeerdruk door 10 ligplaatsen geen wezenlijke verandering van de verkeer- en parkeerdruk tot gevolg zal hebben. In ieder geval niet zodanig dat hier een grootscheeps onderzoek aan vooraf had moeten gaan. De verwachting is niet dat door de invulling van de 10 alternatieve ligplaatsen in de Geldersekade dit tot een onevenredige toename van de parkeerdruk in de directe omgeving van de Geldersekade zal leiden.

Ad. 6

In paragraaf 5.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan is de keuze voor de Geldersekade als alternatieve locatie toegelicht. Daarbij is aangegeven dat gelet is op planologie, cultuurhistorie, stedenbouw en de aangrenzende openbare ruimte. Vanuit die disciplines bezien is de Geldersekade als alternatieve locatie voor ligplaatsen als inpasbaar beoordeeld.

Ad. 7

Wij delen niet de mening dat bij een bestemmingsplan voor het water de relatie met de wal niet zou zijn betrokken. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn daar waar de ontwikkelingen op het water een effect kunnen hebben op de wal, deze wel degelijk in verband met elkaar bekeken.

Ad. 8

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 18 ad. 10.

Ad. 9

Adressante veronderstelt met dit deel van de zienswijze dat de ligplaats gebruikt mag worden als op- en afstaplocatie voor groepen personen. Dat is echter zeker niet het geval. Ter plaatse van de ligplaats mogen alleen de schipper en eventueel personeel aan boord komen.

Ad. 10

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 7 ad. 3. Wat betreft het schuren van boten zijn wij van mening dat dit net als bij een woning eens in de zoveel tijd dient te gebeuren. Het grote onderhoud aan metalen schepen vindt in zijn algemeenheid plaats op een werf.

Ad. 11

Wij hebben wat betreft de wijzigingsbevoegdheid voor ondergronds parkeren aansluiting gezocht bij de wijze waarop dit in andere bestemmingsplannen van het stadsdeel wordt geregeld. Hierdoor treedt er geen verschil in toetsing en toepassing van de wijzigingsbevoegdheid op ten behoeve van een eventuele ondergrondse parkeergarage op die gedeeltelijk is gesitueerd in een bestemmingsplan dat geldt voor de wal en een bestemmingsplan dat geldt voor het water.

Ad. 12

Wij volgen adressante niet in het standpunt dat er zoveel bestemmingsdoeleinden zijn dat dit zich niet verdragen zou met een goede ruimtelijke ordening. Het is juist in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang alle gebruiksfuncties die plaatsvinden op het water te inventariseren en als zodanig te benoemen als zijnde een toegestane gebruiksactiviteit. Daarbij geldt voor het merendeel van de diverse functies dat ze alleen daar op het water zijn toegestaan waar daartoe een functieaanduiding is opgenomen en dus niet zonder meer overal dezelfde gebruiksvormen zijn toegestaan.

Ad. 13

Wij zijn van mening dat juist het vastleggen van de diverse statische functies op het water de rechtszekerheid ten goede komt.

- De reden dat dit niet exact in locaties is vastgelegd heeft te maken met het feit dat wij met het bestemmingsplan niets willen veranderen aan het bestaande beleid dat overal in het water pleziervaartuigen mogen worden afgemeerd, zolang dat nautisch niet tot problemen leidt, dan wel ter plaatse een verbod geldt of ter plaatse op grond van het bestemmingsplan een andere functieaanduiding geldt. Net als op de wal in de bestemming Verkeer niet exact de parkeerplaatsen voor auto's worden aangewezen, geldt dit ook voor pleziervaartuigen op het water. Desalniettemin constateren wij dat onvoldoende duidelijk is geregeld dat in de Amsterdamse wateren pleziervaartuigen mogen worden afgemeerd op plaatsen waar geen nadere functieaanduiding geldt. Wij zullen de raad een voorstel tot aanpassing doen.
- Wat betreft de functies die plaatsvinden op het water is uitsluitend in de Verordening op het Binnenwater (VoB) bepaald dat activiteiten op het water alleen watergebonden activiteiten mogen zijn. De VoB wordt echter gewijzigd zodat ook niet watergebonden activiteiten

toegestaan kunnen worden, zoals logiesverschaffing op boten. De speelvoorziening is al een sinds jaren bestaand gebruik van een boot als speelplaats voor de buurt.

- Het klopt dat de wijzigingsbevoegdheden ruim zijn opgesteld, echter de criteria die daarvoor aangehouden moeten worden zijn voldoende objectief bepaalbaar en bij toepassing daarvan kan ook in voldoende mate rekening gehouden worden met gracht/ en buurtspecifieke kenmerken. Deze kunnen juist niet in de wijzigingsbevoegdheid zelf als criterium worden opgenomen omdat de wijzigingsbevoegdheid geldt voor het gehele plangebied en niet uitsluitend voor een bepaalde buurt.
- De afmetingen van boten/vaartuigen zijn vastgelegd in de Bootrichtlijnen en staan daarmee in voldoende mate vast.
- Wij vinden het onderscheid woonboot versus Bed and Breakfast voldoende duidelijk. Bed en Breakfast kan alleen op een woonboot plaatsvinden. Het gaat er om dat er ook op de boot wordt gewoond.

Ad.14

Het dagelijks bestuur heeft ten behoeve van de economische uitvoerbaarheid onderzoek laten doen naar de gevolgen van de voorgestelde ontwikkelingen op de waarde van omliggend onroerend goed. Alleen aan de Alexanderkade zou de komst van alternatieve ligplaatsen tot een groter negatief effect dan het maatschappelijk risico op de waarde van onroerend goed hebben kunnen leiden. Vanwege het feit dat uit de inspraakreacties bleek dat het situeren van woonboten aan de Alexanderkade in strijd zou komen met centraal stedelijk beleid zijn deze ligplaatsen uit het ontwerpbestemmingsplan gehaald. Daardoor is ook het planschaderisico uit het plan gehaald. Voor het overige doen zich geen ontwikkelingen voor die een planschade en/of nadeelcompensatieverplichting voor het stadsdeel doen ontstaan, zodat de economische uitvoerbaarheid zoals verwoord in de toelichting voldoende verzekerd is.

Ad. 15

Aan dit verzoek van adressante kan niet tegemoet gekomen worden. De kosten ter vervaardiging van een afschrift van bestemmingsplan bedragen ca. €900,--. Adressante kan wel na betaling van de kostprijs een exemplaar van het bestemmingsplan ontvangen.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Geldersekade van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de Geldersekade in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren

REGELS

Wij stellen voor in artikel 4.1 sub x. toe te voegen luidende: ongebouwde afmeervoorzieningen voor pleziervaartuigen.

Zienswijze van adressant vermeld onder 77 t/m 80, Vereniging De Nieuwe Vaart

Adressante heeft haar zienswijzen in vier brieven aangeboden met als onderscheid:

1. brief 1, aanbiedingsbrief en algemene zienswijzen;
2. brief 2. zienswijzen m.b.t. toepassing van de Wro, Awb en bevoegdheden van het bestuur;
3. brief 3. zienswijzen mb.t. het water en het gevoelig gebied (en samenhangende zaken);
4. brief 4. zienswijzen m.b.t. zichtlijnen, vervanging (en samenhangende zaken);

Brief 1.

1. het bestuur dient afdeling 3.2 Awb over de volle breedte van het bestemmingsplan toe te passen;
2. daar waar voortschrijdend inzicht leidt tot andere conclusies dient het bestuur dit vorm en inhoud te geven door aanpassing/verwijdering van artikelen en regels in het ontwerpbestemmingsplan;
3. het bestuur geeft gemotiveerd aan om welke redenen aanpassingen/verwijderingen al dan niet worden opgenomen;
4. het ontwerpbestemmingsplan lijkt een woonbotenbeheersplan, het verdwijnen van woonboten voor zichtlijnen is disproportioneel. In het overgangsrecht komen woonboten niet voor, dat zou betekenen dat voor woonboten geen overgangsrecht geldt en dat is onacceptabel. Aan artikel 16 Overgangsrecht bouwwerken dienen woonboten te worden toegevoegd;
5. Voor het onderzoek naar planschade voor woonboten is het kader door het stadsdeel meegegeven. Het stadsdeel gaat er van uit dat woonboten roerende zaken zijn, terwijl in arresten van de Hoge Raad andere uitkomsten te lezen zijn. Het stadsdeel dient het beleid te voeren alsof woonboten onroerende zaken zijn en derhalve voor planschade in aanmerking kunnen komen. Mocht dat om juridische redenen niet mogelijk zijn volg dan de conclusie van het adviesbureau en stel een maatwerk planschaderegeling voor woonboten op en voeg aan artikel 1 het begrip planschade voor woonboten toe;

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Wij zijn van mening dat wij met inachtneming van artikel 3:2 van de Awb het ontwerpbestemmingsplan heeft voldoende zorgvuldig hebben voorbereid.

Ad. 2

Daar waar wij van mening zijn dat zienswijzen met betrekking tot regels, verbeelding of toelichting gegrond zijn, zullen wij de raad voorstellen op die onderdelen het bestemmingsplan gewijzigd te doen vaststellen. Dit geldt ook voor voortschrijdend inzicht aan onze kant ten aanzien van de verschillende bestemmingsplan onderdelen.

Ad. 3

Het spreekt voor zich dat gemotiveerd wordt aangegeven om welke redenen aanpassingen/verwijderingen al dan niet worden opgenomen.

Ad. 4

Adressante verkeert ten onrechte in de veronderstelling dat woonboten moeten verdwijnen voor zichtlijnen. Alleen daar waar momenteel aken in zichtlijnen zijn gelegen moet bij vervanging de ark plaats maken voor een schip. Aan het verzoek van adressante om de overgangsrechtbepaling aan te vullen kunnen wij niet tegemoet komen.

De reden daarvoor is enerzijds dat de overgangsrechtbepalingen dwingendrechtelijk zijn voorgeschreven in de Wet ruimtelijke ordening en wij daar geen verandering in kunnen en mogen aanbrengen. Anderzijds is het ook niet nodig omdat het gebruik van de ligplaatsen door woonboten en bedrijfsvaartuigen valt onder het gebruiksovergangsrecht. Het is dus niet zoals adressant veronderstelt dat voor woonboten geen overgangsrecht geldt.

Ad. 5

Recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (bouwrecht opzoeken bevestigt dat woonboten – mits wordt voldaan aan een aantal criteria – niet zijn aan te merken als bouwwerken. Dat betekent dat het ook geen gebouwen en daarmee geen onroerende zaken kunnen zijn. Een indicatie dat de woonboten in Amsterdam geen onroerende zaken betreffen, kan worden gevonden in het feit dat er geen woonboten worden aangeslagen voor gemeentelijke heffingen op grond van hun WOZ-waarde. De boten worden aangeslagen op basis van de Roerende Ruimte Belasting.

Voor de stelling dat het stadsdeel voor woonboten het beleid zou moeten voeren als ware het onroerende zaken is geen steun te vinden in het recht. Recent oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak hier nog over. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder zienswijze 67 ad. 3.

Conclusie

In de aangevoerde zienswijzen zitten geen argumenten die tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan aanleiding zouden kunnen geven. Het algemeen belang bij handhaving van de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen regeling weegt dan ook zwaarder dan het belang van adressante bij aanpassing daarvan in de door haar gewenste zin.

Voorstel

Wij stellen voor zienswijze brief 1 ongegrond te verklaren.

Brief 2.

1. Adressante verzoekt het ontwerpbestemmingsplan in die zin aan te passen dat in alle bepalingen met betrekking tot wijzigingsbevoegdheden worden opgenomen de volgende tekst: "op alle wijzigingsbevoegdheden van het bestuursorgaan cq het DB van het Stadsdeel Centrum dienen Afdeling 3.2 en Afdeling 3.4 Algemene Wet Bestuursrecht van toepassing te zijn;
2. Adressante ziet graag een verklaring waaruit blijkt dat het ontwerpbestemmingsplan alleen die beleidsterreinen omvat die tot de bestuurlijke competentie en bevoegdheid behoren van het stadsdeel Centrum;
3. Als er beleidsterreinen zijn die formeel wel tot de competentie mogen worden gerekend maar niet behoren tot dit bestemmingsplan verneemt adressante graag

welke dat zijn en of ze vallen onder de Awb/Wro in welke zin dan ook en of het oordeel van het dagelijks bestuur formeel wordt bevestigd door de stadsdeelraad;

4. In artikel 4.6.1 dient te worden opgenomen:

- dat van de bevoegdheid tot het verkleinen van het aantal ligplaatsen pas gebruik kan worden gemaakt nadat met betrokken vergunninghouders overeenstemming is bereikt om tot verplaatsing over te gaan;
- betrokken vergunninghouder heeft recht op vergoeding planschade conform de regeling "maatwerkregeling planschade voor woonboten";

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Wij zien geen reden om het voorstel van adressante over te nemen omdat wij afdeling 3.2 van de Awb al ter harte nemen bij uitoefening van onze bevoegdheden en wat betreft de wijzigingsbevoegdheden de Wet ruimtelijke ordening in artikel 3.9a het volgen van afdeling 3.4 Awb met enkele aanvullende bepalingen wettelijk voorschrijft.

Ad. 2 en 3

Wij zijn van mening dat het vaststellen van een bestemmingsplan behoort tot de bevoegdheid van de stadsdeelraad. De raad komt deze bevoegdheid toe op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Gelet op een goede ruimtelijke ordening dient de stadsdeelraad daarbij een aantal zaken te betrekken. Één daarvan is het water in de brede zin van het woord. Niet voor niets schrijft artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening voor dat de toelichting van het bestemmingsplan een waterparagraaf moet behelzen met een beschrijving waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

Ad. 4

Wij nemen het voorstel van adressante niet over. Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 29.

Conclusie

In de aangevoerde zienswijzen zitten geen argumenten die tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan aanleiding zouden kunnen geven. Het algemeen belang bij handhaving van de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen regeling weegt dan ook zwaarder dan het belang van adressante bij aanpassing daarvan in de door haar gewenste zin.

Voorstel

Wij stellen voor zienswijze-brief 2 ongegrond te verklaren.

Brief 3.

1. Adressante is van mening dat de in het bestemmingsplan opgenomen regels en toelichting met betrekking tot het gevoelig gebied verder gaan dan het stand-still principe waar door Waternet van uit wordt gegaan in het gevoelige gebied. Adressante noemt regels uit het bestemmingsplan Water die niet zijn terug te vinden of te herleiden tot regels in de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht of de daarop gebaseerde beleidsregels.

2. Adressante is van mening dat de regels in het bestemmingsplan concreet dienen te verwijzen naar de bijbehorende regels en beleidsregels van de waterbeheerder. Indien er geen duidelijke overeenkomst bestaat dienen de volgende regels en passages uit de toelichting te worden verwijderd (artikel 4.6.1a lid 1 en 2, artikel 4.6.1b sub d, artikel 9.4b, toelichting par. 6.4.3.1 en par. 6.3.2);
3. Als het stadsdeel de regels wil handhaven moeten deze bestuursrechtelijk procedureel en inhoudelijk worden getoetst door Waternet, het Waterschap de deelraad en alle andere betrokken partijen. Adressante is van mening dat het stadsdeel hieromtrent niet overeenkomstig afdeling 3.2 en 3.4 van de Awb heeft gehandeld;
4. Adressante verwijst naar een onderzoek Hydraulische Analyse in opdracht van Waternet gedaan waar de Keur op is gebaseerd. Hieruit blijkt niet van voorgestelde maatregelen die betrekking hebben op woonboten. Het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op onvolledige informatie inzake afwatering, doorstroming en waterberging in het Boezemsysteem Amstel, Gooi en Vecht;
5. Het ontwerpbestemmingsplan dient te worden aangepast aan de uitkomst van het onderzoek van Nelen & Schuurman;
6. Alle artikelen uit het ontwerpbestemmingsplan waarin verplaatsing/wegbestemmen van woonboten de doorstroming, de waterberging zou worden verbeterd dienen te vervallen. Feitelijke onderbouwing hiervoor ontbreekt en zijn disproportioneel;
7. Adressante stelt voor in het ontwerpbestemmingsplan maatregelen op te nemen voor bruggen die op termijn de hydraulische knelpunten oplossen. Deze maatregelen horen thuis in het ontwerp omdat bruggen een cruciale belemmering vormen voor de veiligheid van het boezemsysteem.
8. Adressante verzoekt alle doorstromingsregels uit het ontwerp te schrappen die verder gaan dan door het Waterschap/waterbeheerder zijn voorgeschreven. Het stadsdeel zou zich moeten verlaten op het oordeel van de waterbeheerder. Uit artikel 9.4c blijkt echter dat het stadsdeel slechts een advies in wint en zelf het oordeel vormt over te vervangen schepen.
9. Het stadsdeel kan alleen besluiten tot vervanging van een woonschip als Waternet heeft ingestemd. Het feit dat alleen advies wordt ingewonnen zou er op kunnen duiden dat de regels van het stadsdeel boven die van de waterbeheerder gaan.
10. Als de regels van het stadsdeel boven die van de Waterbeheerder gaan, dienen de doorstromingsregels te vervallen vanwege disproportionaliteit en ondoelmatigheid;
11. - Het aantal ligplaatsen hoeft in het gevoelig gebied op termijn niet omlaag. Het effect is slechts zeer gering.
 - doorstroming hoeft niet verbeterd door beleid op woonboten;
 - bij verplaatsing hoeft de afstand tot het gemaal niet groter te worden. Alleen als alle woonboten uit het gebied worden verplaatst heeft dat een zeer beperkt effect;
 - het opheffen van ligplaatsen bij vertrek of verplaatsing heeft een uiterst zeer beperkt effect op zeer lange termijn. Door deze maatregelen worden de belangen van woonbootbewoners onevenredig geschaad;
12. De aanwezigheid van woonboten heeft op het waterbergend vermogen geen enkele invloed;
13. de regel dat de doorstroomcapaciteit bij vervanging niet mag verslechteren is buitengewoon nadelig voor een woonbooteigenaar terwijl het nadeel voor de doorstroming verwaarloosbaar klein is.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1 en 6

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg dat op grond van artikel 3.1.1 Bro heeft plaats gevonden hebben wij het concept-ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan Waternet/AGV.

In het ontwerpbestemmingsplan hebben wij een aantal regels opgenomen die niet alleen op beleidsregels zijn terug te voeren, maar veelal op beleidsdoelen van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Deze beleidsdoelen zijn zowel door AGV als door ons vastgelegd in het rapport 'Uitgangspunten verbeteren waterafvoerroute naar gemaal Zeeburg'. AGV hanteert als uitgangspunt een stand-still principe voor objecten in de Amsterdamse wateren. Nu wij in het kader van artikel 3.1.1 Bro-overleg van Waternet hier geen andersluidende reactie op hebben gekregen, zijn wij van mening dat wij op zorgvuldige wijze met de belangen die AGV voorstaat in het ontwerpbestemmingsplan rekening hebben gehouden en de regels die wij hebben opgenomen voor het gevoelige gebied niet strijdig zijn met de beleidsdoelen van AGV.

Ad. 2

Artikel 4.6.1 a en b zullen naar aanleiding van de zienswijzen niet worden verwijderd. Aangezien deze artikelen nodig zijn om gedeelten van de doelstellingen van het bestemmingsplan te kunnen uitvoeren. Wel zal naar aanleiding van dit onderdeel van de zienswijze in artikel 4.6.1 b onder d. 2 de passage , *“waardoor een betere doorstroming van het gevoelig gebied wordt bereikt,”* geschrapt. De reden daarvoor is dat dit een aspect betreft dat bij nader inzien voldoende door de waterbeheerder wordt behartigd en in het kader van een goede ruimtelijke ordening geen regeling behoeft in de planregels.

In het schrappen van bovengenoemde passage zien we echter geen aanleiding om de passages uit de toelichting onder 6.4.2 en 6.4.2.1 te verwijderen.

Artikel 9.4 b, zal niet worden aangepast, aangezien dat aansluit bij de beleidsdoelen van de waterbeheerder en in het belang van een goede ruimtelijke ordening in breder verband bijdraagt aan het bereiken van hogere beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in het rapport 'Uitgangspunten verbeteren waterafvoerroute naar Gemaal Zeeburg'.

Ad. 3

Wij zijn van mening dat wij in deze uitermate zorgvuldig te werk zijn gegaan. Alle procedurele vereisten zijn in acht genomen. Daarnaast zijn er diverse ambtelijke overlegmomenten geweest tussen de Waternet en het stadsdeel waarmee extra invulling aan het vereiste van een zorgvuldige voorbereiding heeft plaats gevonden.

Ad. 4, 5 en 7

In overleg met Waternet is besloten om nog geen maatregelen in het bestemmingsplan Water op te nemen. Op het moment van het ontwerpbestemmingsplan en ook thans nog, waren de ontwikkelingen op dat vlak nog niet in een zodanig stadium dat daarmee in het bestemmingsplan al rekening gehouden kon worden.

Ad. 8, 9 en 10.

Wij zijn het met adressante op deze onderdelen van de zienswijze eens. Het gaat om aspecten die door Waternet al inhoudelijk worden beoordeeld. Door ze ook in het bestemmingsplan vast te leggen zou dat een dubbele toetsing door twee verschillende instanties met zich meebrengen, hetgeen niet de bedoeling en niet wenselijk is. Naar aanleiding van de zienswijzen zullen wij de raad voorstellen artikel 9.4 onder c uit de planregels te schrappen.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het belang van adressant tot aanpassing van de planregels als hiervoor genoemd onder ad. 2 en onder ad. 8, 9 en 10 van groter gewicht is dan handhaving van deze planregels als opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Voor het overige zijn wij van mening dat het belang van appellante op aanpassing van de door adressante bestreden onderdelen ondergeschikt is aan het algemeen belang dat is gediend met handhaving van het ontwerpbestemmingsplan.

Voorstel

Wij stellen voor zienswijze-brief 3 wat betreft onderdeel 2 en 8, 9 en 10 gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

REGELS

Wij stellen voor:

- in artikel 4.6.1 b onder d. 2 de passage , “*waardoor een betere doorstroming van het gevoelig gebied wordt bereikt,*” te verwijderen;
- artikel 9.4 onder c te verwijderen.

Brief 4.

1. Adressante is van mening dat de zichtlijn Funen en de daaraan gekoppelde dubbelbestemming 'Waarde - Landschap' moet worden geschrapt;
2. Adressante verzoekt voor de zichtlijnen te onderzoeken of er wel sprake is van 'fysische zichtbaarheid' van arken;
3. indien er andere zichtlijnen blijken te zijn waarin de daarin gelegen arken niet vanuit de zichtlijn zichtbaar zijn, dienen deze zichtlijnen ook uit het bestemmingsplan te verdwijnen;
4. Bij tijdgebrek om een en ander te onderzoeken, wordt verzocht alle zichtlijnen en de daaraan gekoppelde dubbelbestemmingen Waarde Landschap te schrappen;
5. Artikel 8.2.1 lid b dient te vervallen en toevoegen indien een eigenaar overweegt zijn ark te vervangen treedt hij/zij in overleg met betrokken instanties. Indien de eigenaar besluit zijn ark te vervangen door een schip wordt een omgevingsvergunning aangevraagd en verstrekt. De maatvoering mag maximaal gelijk zijn aan die van de te vervangen ark, het schip mag eenmalig 10% worden vergroot;
6. Indien vervanging van een ark door een schip wordt afgedwongen, heeft een eigenaar recht op planschadevergoeding conform de regeling maatwerk planschaderegeling woonboten.
7. Adressante verbaast het dat zichtlijnen vanaf bruggen niet zijn opgenomen onder de dubbelbestemming Waarde - Landschap. In artikel 8.1 lid a dient toegevoegd te worden: herstel en behoud van zichtlijnen op het water vanaf bruggen;

8. De volgende zichtlijnen dienen opgenomen te worden:
 - brug Staalstraat/Groenburgwal – Zuiderkerk, Kattenburgerbrug – Molen de Gooyer;
9. afbeelding 20 uit de toelichting dient aangepast te worden;
10. aan al het water dat in zichtlijnen vanaf bruggen is gelegen de dubbelbestemming 'Waarde- landschap' opnemen, uitgezonderd ligplaatsen binnen 5 meter van bruggen en werkvoorraad. In deze zichtlijnen mogen geen nieuwe zichtbelemmerende objecten worden geplaatst.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1, 2, 3 en 4

De aanleg van het Funenpark is nog niet afgerond. De huidige situatie met het speelplein van Basisschool Oostelijke Eilanden en ernaast de openbare speeltuin is tijdelijk. De openbare speeltuin verhuist naar het terrein tussen de school en de Cruquiuskade. De breedte van het speelplein van Basisschool Oostelijke Eilanden wordt duidelijk beperkt. Het is juist dat de twee speelterreinen in de huidige situatie een duidelijke belemmering vormen. Nadat beide speelterreinen verhuist zijn wordt het Funenpark in het vrijkomende gedeelte even breed als het overige gedeelte van het Funenpark. De obstakels die momenteel het zicht belemmeren zullen dan zijn weggenomen. Deze definitieve situatie is al vastgelegd in het bestemmingsplan 'Oostelijke eilanden' (onherroepelijk sinds 25 november 2011).

Adressant heeft gelijk dat de hoogte van de kademuur van de Nieuwe Vaart afwijkt van de overige kademuuren in het plangebied. De bovenkant van de aanwezige arken is duidelijk lager dan de bovenkant van geparkeerde auto's. Daar komt bij het feit dat het Funenpark begrensd is door een stalen hekwerk waardoor het zicht op de vaart vertroebeld wordt. Aan de overkant van de Nieuwe Vaart bevindt zich grootschalige bebouwing met een industriële uitstraling. Vanaf grotere afstand zijn de arken nauwelijks waarneembaar. Om deze redenen is de stelling niet te rechtvaardigen dat de afgemeerde arken de zichtrelatie tussen het Funenpark en het water verstoren.

Alle zichtlijnen zijn tijdens het opstellen van het concept ontwerpbestemmingsplan ter plekke onderzocht. Onderzoek van de zichtlijn van het Funenpark was toen niet mogelijk omdat het park toen nog niet toegankelijk was. Vanwege de conclusies uit het onderzoek van de overige zichtlijnen is toen aangenomen dat arken vanuit het park de zichtrelatie met het water zouden belemmeren. Nu het park open is, is deze aanname naar aanleiding van de zienswijze ter plekke gecontroleerd. De conclusie is dat deze arken geen belemmering van de zichtrelatie vormen.

Wij stellen voor om de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' in het betreffende gedeelte van de Nieuwe Vaart te schrappen.

Ad. 5

Gelet op het belang dat is gediend met de zichtlijnen in de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' in relatie tot het beschermde stadsgezicht, zijn wij van mening dat het voorstel van adressant daarmee strijdig is, zodat we het voorstel niet over zullen nemen.

Ad. 6

Wij zijn van mening dat bij het vervangen van een ark in een zichtlijn de betreffende eigenaar voor een keuze staat. Hij kan besluiten opnieuw een ark aan te schaffen, waarmee hij er dan voor kiest een alternatieve ligplaats te gaan innemen, die niet in een zichtlijn is gelegen. Of hij kan besluiten om de ligplaats te behouden, in dat geval kan hij echter zijn ark uitsluitend door een schip vervangen. Wij zijn van mening dat door deze regeling er recht wordt gedaan aan de situatie van de binnenstad als zijnde beschermd stadsgezicht. In dat verband vinden wij het van belang dat in een aantal zichtlijnen, zoals aangegeven op de verbeelding, duidelijk wordt dat ter plaatse water is. Iets wat met een ark vaak niet, of in veel mindere mate duidelijk is.

Ad. 7 t/m 10

Het doel van de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' is om de relatie tussen water en wal te verbeteren en om de structuur van de stad beter leesbaar te maken, maar niet om meer zicht op het water te creëren. In hoofdstuk 4.2.4 van de toelichting op het bestemmingsplan is hierop uitvoerig ingegaan. We verwijzen hiervoor naar het antwoord als gegeven op zienswijze 26 ad. 4.

De relatie met het water vanuit een brug is van een andere aard. Zicht op het water vanaf een brug is er altijd en de ruimtelijke relatie met het water is niet verstoord. Ons is niet helemaal duidelijk wat adressant met zijn verzoek om zichtlijnen vanuit bruggen toe te voegen precies beoogt. De afstand van ligplaatsen ten opzichte van bruggen is inderdaad een belangrijk ruimtelijk aspect, maar heeft niets te maken met zichtlijnen. Het bestemmingsplan legt de afstand voor ligplaatsen tot bruggen, daar waar in de huidige situatie geen boten liggen, vast op een afstand van 10 meter. Het bestemmingsplan kent daarnaast een wijzigingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur om de afstand van ligplaatsen tot een historische brug die kleiner is dan 10 meter naar 10 meter te brengen, op basis van vrijwilligheid bij de betreffende booteigenaar. Wij verwijzen hiervoor naar hoofdstuk 4.2.5 van de toelichting op het bestemmingsplan.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het belang van adressant tot aanpassing van de planregels als hiervoor genoemd onder ad. 1, 2, 3 en 4 van groter gewicht is dan handhaving van deze planregels als opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Voor het overige zijn wij van mening dat het belang van appellante op aanpassing van de door adressante bestreden onderdelen ondergeschikt is aan het algemeen belang dat is gediend met handhaving van het ontwerpbestemmingsplan.

Voorstel

Wij stellen voor zienswijze-brief 4 wat betreft onderdeel 4 gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren.

VERBEELDING

Wij stellen voor de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' in de Nieuwe Vaart bij het Funenpark van de verbeelding te verwijderen.

Zienswijze van adressant vermeld onder 82, dhr. R. E.S.E. Jonkman

Adressant is tegen het verwijderen van de ligplaats in de Snoekjesgracht die volgens het stadsdeel een nautisch knelpunt vormt. Adressant is van mening dat door het verwijderen boten een te krappe bocht zullen gaan maken, hetgeen tot aanvaringen gaat leiden. Adressant verzoekt de ligplaats niet op te heffen en de huidige situatie te behouden.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur heeft naar aanleiding van deze zienswijze advies ingewonnen bij de nautisch adviseur van Waternet. Het advies is als bijlage 5 bij deze Nota van Beantwoording opgenomen. Deze adviseur meent dat er geen sprake is van een gevaarlijke situatie. Juist omdat de sluis de enige toegangsmogelijkheid is, betreft dit een situatie waar iedereen voorzichtiger moet varen en goed moet opletten. De nu nog aanwezige woonboot heeft geen invloed op de snelheid van passerende boten van en naar de Oudeschans, wel van boten die vanaf de Snoekjesgracht komen. Als de woonboot aan de Snoekjesgracht weg is, is er volgens de nautisch adviseur sprake van een aanzienlijk overzichtelijker kruispunt van vaarwegen.

Conclusie

Wij zijn van mening dat door het wegbestemmen van de betreffende ligplaats en uiteindelijk het verplaatsen van de daar gelegen woonboot een nautische knelpunt oplost en daarmee het algemeen belang is gediend en zwaarder weegt dan het belang van adressant bij het handhaven van de betreffende ligplaats.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressanten vermeld onder: 312 M.J.C. Welsch Ridder; 313 I. Baidjoe; 314 F. Steencken; 315 H. Christopherson; 316 B.P. Cornelissen; 317 J. de Graaf; 318 O.J. de Jong; 319 M.A.C. de Zwaan; 320 I.M. Knopper; 321 G. Kolko; 322 G.M.M. Michielse; 323 E. Paus; 324 A.A. Prins; 325 M. van Bodengraven; 326 R. van der Steeg; 327 M. van Geel; 328 K. Ward; 329 M. Welsch Ridder; 330 K. Koh; 331 E. Kross; 333 M. Simons; 334 Z. Su; 335 F. van Baar; 336 C.J.A. van der Hoeven; 337 M.S. Buddingh

Adressanten richten zich tegen de aanwijzing van de Kattenburgervaart als woonbootlocatie en voeren daarvoor de volgende argumenten aan.

1. De Kattenburgervaart is niet op democratische wijze als woonbootlocatie aangewezen en vastgesteld. Op 26 januari 2006 vond besluitvorming over de Visie op het water plaats. Daarbij werd motie 22 verworpen om meer alternatieve ligplaatsen in de Oostelijke Binnenstad te scheppen.
De Kattenburgervaart was niet als woonbootlocatie opgenomen in de inspraakkaart van 25 april 2005, de memorie van antwoord van het dagelijks bestuur van 25 september 2005, de verslagen commissie Openbare Ruimte van 18 oktober en 3 november 2005 en niet in het verslag van de stadsdeelraadvergadering van 26-1-2006. Pas in april 2006 tijdens de bestuurswisseling na de deelraadsverkiezingen is de Kattenburgervaart in de plankaart als woonbootlocatie opgenomen.

2. In het rapport planschadeberekeningen is geen rekening gehouden met de appartementen van de Paerl.
3. De Kattenburgervaart is een klankkast. Woonboten komen soms onder de ramen van woningen te liggen.
4. De vaart heeft bijna stilstaand water. Schadelijke stoffen van de boten (zink, lood, bitumen) via regenwaterafvoer blijven op de bodem liggen. Waternet raadt woonboten hier af. Woonboten stoken afvalhout in potkachels, rook dringt de slaapkamers binnen.
5. Vanwege de bestaande parkeerdruk werd de Kattenburgervaart in 2005 als woonbootlocatie ongeschikt verklaard. De parkeerdruk is toegenomen door overloopvergunningen uit Plantagebuurt en bezoekers van het Scheepvaartmuseum.
6. De Kattenburgervaart is de enige plek groen direct aan het water voor rust, spelende kinderen en ontspanning.
7. Het plan is in strijd met het bestemmingsplan Oostelijk Eilanden. Het gaat om een dichtbevolkte woonbuurt, in bestemmingsplan is hier de Woonfunctie aan toegekend in plaats van functiemenging.
8. Er is geen zorgvuldige belangenafweging gemaakt. Het zicht op de grachtengordel is belangrijker dan het woongenot van 400 gezinnen rond de vaart.
9. De vaart volplempen met woonboten geeft niet het maritieme gevoel terug zoals in de reactie van het dagelijks bestuur wordt gesteld. Het water is niet meer zichtbaar, maar alleen rijen gebouwen en arken.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad.1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijze 7 ad. 1.

Ad. 2

De appartementen Kattenburgergracht 23-41 en De Paerl zijn inderdaad niet bij naam genoemd in de uitgevoerde analyse. In de analyse zijn echter alleen de objecten genoemd waarbij enig planschaderisico mogelijk werd geacht. Aangezien dat met de betreffende appartementen niet het geval was zijn ze dus niet genoemd. Dat betekent echter niet dat ze bij het onderzoek niet in de beoordeling zijn betrokken.

Ad.3.

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijze 7 ad. 2.

Ad. 4

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijze 7 ad. 3.

Ad. 5

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijze 7 ad. 4.

Ad. 6

Wij zijn van mening dat door de alternatieve ligplaatsen het gebruik dat bewoners van het groen langs het water wensen te maken niet of nauwelijks aan betekenis inboet.

Ad. 7

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijze 7 ad. 5.

Ad. 8

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie op zienswijze 7 ad. 7

Ad. 9

Uit de verbeelding en analoge kaart blijkt dat het beeld dat door adressanten wordt geschetst niet klopt. De Kattenburgervaart komt niet vol te liggen met woonarken. Op de eerste plaats niet omdat er anders dan in veel andere wateren van het stadsdeel, maar aan één zijde van het water ligplaatsen voor woonboten zijn. Op de tweede plaats is er veel ruimte tussen de diverse ligplaatslocaties ontstaan, mede door het schrappen van vier ligplaatsen. Op de derde plaats omdat één ligplaats bij de Derde Wittenburgerdwarsstraat is gelegen in een zichtlijn en om die reden de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' heeft gekregen. Hier kan uitsluitend door een schip ligplaats worden ingenomen.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de Kattenburgervaart in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 338, mevr. K.A.M. Bleeker

Adressanten stellen het volgende. De zienswijze richt zich tegen de volgende onderwerpen:

1. Het stadsdeel heeft niet bewezen/ aannemelijk gemaakt dat de woonboten en de boten van adressanten in het bijzonder het zicht op het water en/of de beleving van het water belemmeren;
Adressante bestrijdt dat het water wordt gebruikt ter oriëntatie zoals in de toelichting op p.47 wordt beschreven. Adressante verzoekt het stadsdeel aan te tonen wie zich op het water oriënteren of wie er gedesoriënteerd raakt door een gebrek aan zicht of beleving.
Adressante vraagt zich af wat op p.36 van de toelichting wordt bedoeld met "de beleving van het water".
In de toelichting wordt het gebrek aan brandveiligheid op het water als argument gegeven. Adressante vraagt zich af of daar onderzoek naar is gedaan.
Adressante ziet daarnaast graag welke criteria het dagelijks bestuur hanteert om te beoordelen wanneer er voldoende zicht op en beleving van het water zal zijn.

Als het stadsdeel vindt dat de relatie wal en water wordt verstoord door woonboten, merkt adressante op dat de relatie wal water wordt verstoord op alle grachten door geparkeerde auto's en fietsenrekken en in het grootste deel van het water liggen woonboten en dus is het beoogde doel bereikt.

Adressante vraagt zich daarbij of waarom de relatie tussen 'wal' en 'water' weer zichtbaar gemaakt moet worden.

Anders dan in de toelichting is vermeld vraagt adressante zich af of het zicht op het water plaatselijk ingrijpend is gewijzigd.

Dat de grachtengordel werelderfgoed is geworden, kan volgens adressante niets te maken hebben met het weer zichtbaar maken van de relatie wal en water, omdat er sinds de plaatsing op de lijst niets is veranderd.

Niet bewezen aannemelijk gemaakt is:

- wat zicht op het water en beleving van het water betekent;
 - dat boten het zicht op c.q. de beleving onevenredig beïnvloeden;
 - dat brandveiligheid in het geding is op de in het bestemmingsplan genoemde drukke rakken.
2. Voor zover dat al aannemelijk is, is onduidelijk waarom dat als een belang geldt;
 3. Als het al een belang is, dan is onvoldoende duidelijk waarom dat belang prevaleert boven het belang van woonbooteigenaren (gelet ook op de waarde die woonboot en ligplaats samen vormen);
 4. Het idee om te ontlichten heeft eigenlijk ten doel ruimte te creëren voor rondvaartboten en andere pleziervaartuigen. Het argument dat er zicht en beleving van het water moet komen ontvalt, want het eigenlijke doel draagt niet bij aan een beeld van een mooie historische binnenstad;
 5. Het aanwijzen van drukke rakken dient te worden geschrapt. Adressante ervaart het rak waarin haar boot ligt niet als druk als gevolg van het aantal boten. Hetgeen in par. 4.2.6 van de toelichting is beschreven snijdt geen hout.

Adressante vindt onduidelijk wat als 'voldoende gelijkwaardige ligplaats' wordt beschouwd voor de woonboten in de drukke rakken. Adressante vraagt zich af of de alternatieve ligplaatsen ook A-locaties zijn. De waarde van de boot wordt bepaald door ligplaats en boot tezamen. Adressante verzoekt een onderbouwing van de wijze waarop het stadsdeel de alternatieve ligplaatsen heeft gekozen en welke criteria ze daarbij heeft gehanteerd? Als een dergelijk onderzoek er niet is, is de vraag waarom het er niet is.

Adressante vraagt zich af waarom het bijkomende voordeel dat door de verplaatsing van boten ook meer zicht op het beschermde stadsgezicht als bijkomend voordeel wordt gepresenteerd. Adressante is van mening dat dit een hoofdreden is.

Adressante heeft geen behoefte aan verplaatsing en vraagt zich af hoeveel mensen uit eigen beweging om een alternatieve ligplaats hebben gevraagd.

6. Als er ontlicht moet worden, dan uitdrukkelijk in het plan benoemen dat dit gebeurt op basis van vrijwilligheid;

7. Als onvrijwillig afstand moet worden gedaan van een ligplaats, moet er een onderzoek naar schadeloosstelling komen;
In par. 6.4.2.2. van de toelichting is opgenomen dat het dagelijks bestuur verplaatsing uit drukke rakken “in eerste instantie in overleg” over vrijwillige verplaatsing van woonboten met woonbooteigenaren wil realiseren. Adressante vraagt zich af of een overleg dat niet tot overeenstemming leidt, tot een onvrijwillige verplaatsing kan leiden. Adressante wil dat ontdichting niet anders dan op vrijwillige basis gebeurt. Indien dat niet zo is, betekent dat een verslechtering van haar rechtspositie als eigenaar. Het stadsdeel dient dan onderzoek naar verminderde verkoopbaarheid, waardedaling door verplaatsing naar alternatieve ligplaats en schadevergoeding toekennen.
8. De bestemming ‘Waarde- landschap’ ter hoogte van de ligplaats van adressante moet verdwijnen en worden omgezet in ‘woonschepenligplaats’.
De boot van adressante ligt lager dan de geparkeerde auto’s. Men heeft dus vooral zicht op auto’s en fietsenrekken. Het voorschrift dat bij vervanging van een ark, deze alleen door een schip mag worden vervangen, verkleint de verkoopbaarheid en de marktwaarde van de boot. Adressante lijdt daardoor dubbel verlies en vraagt het stadsdeel op welke wijze dat wordt gecompenseerd.
Vanwege de lange periode dat de boot er met ligplaatsvergunning ligt, is de aanwijzing als zichtlijn en de daarmee gepaard gaande dubbelbestemming ‘Waarde - Landschap’ in strijd met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel.
De aanwijzing als zichtlijn en de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap’ moet worden ingetrokken en worden omgezet in ‘woonschepenligplaats’

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1, 2 en 3

Voor een inhoudelijke reactie op deze onderdelen van de zienswijze verwijst het dagelijks bestuur naar de reactie zoals gegeven op zienswijze 17 ad. 2 en 26 ad. 1. Wat betreft het verhaal over de brandveiligheid verwijzen we naar het antwoord op zienswijze 26 ad. 8.

Ad. 4, 5, en 6

Het idee dat adressant schetst dat ontdichting ten doel heeft ruimte te creëren voor rondvaartboten en andere pleziervaartuigen, stemt niet overeen met de doelstellingen uit het bestemmingsplan. Op dat onderdeel zijn wij het niet met adressante eens.

Wat betreft ontdichting in drukke rakken zijn wij van mening dat dit uitsluitend plaatsvindt op basis van vrijwilligheid. Dat betekent dat een overleg over ontdichting alleen tot een verplaatsing zal leiden als daarover overeenstemming is bereikt met de betreffende woonboot eigenaar. Hoofdstuk 4.2.6 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangepast en gaat dit expliciet vermelden. Bij het rak van de Keizersgracht tussen Brouwersgracht en Herenstraat is geen sprake van een druk rak. Zie hiervoor onze beantwoording van zienswijze 26 onder ad. 4 en ad. 5. De regels en de toelichting worden hierop aangepast.

Ad. 7

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar het antwoord zoals gegeven op zienswijze 40, 41 en 42.

Ad. 8

De ligplaats van adressante bevindt zich in een zichtlijn. De ligplaats is onder ander bestemd tot 'Waarde – Landschap' en heeft daarnaast ook al een aanduiding ten behoeve van de woonschepenligplaats. De dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' houdt in dat arken alleen door schepen mogen worden vervangen. We zijn het niet eens met adressante dat de dubbelbestemming de verkoopbaarheid van haar boot negatief zou kunnen beïnvloeden. Immers daar waar momenteel geen arken zijn gelegen in een zichtlijn, kan ook zonder de dubbelbestemming de boot niet vervangen worden door een ark. Om een boot te kunnen vervangen is een vervangingsvergunning nodig op grond van de Verordening op het Binnenwater, daarbij wordt getoetst aan de Bootrichtlijnen 2008. Hierin is het beleid vastgelegd dat in de binnenstad er geen arken mogen bijkomen en dat alleen arken door arken vervangen mogen worden. Aangezien adressante geen ark heeft maar een vaartuig, heeft de dubbelbestemming geen negatief effect op de verkoopbaarheid danwel marktwaarde van haar boot.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met het vastleggen van zichtlijnen en het herstellen van de relatie tussen wal en water bij de bijzondere plekken in het centrum, alsmede het belang dat is gediend met een regeling om boten te verplaatsen zodat meer ruimte kan ontstaan in de drukke rakken van groter gewicht is dan het belang van adressante bij het niet opnemen daarvan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze gegrond te verklaren wat betreft onderdeel 1 waar adressante wijst op het feit dat de plaatsing van de grachtengordel als werelderfgoed niets te maken heeft met het zichtbaar maken van de relatie wal en water en voor het overige de zienswijze ongegrond te verklaren.

TOELICHTING

Wij stellen voor de toelichting aan te passen zoals voorgesteld onder zienswijze 17.

Zienswijze van adressanten vermeld onder: 339 J.C. Hardeman; 340 M.J.H. Nijhoff-van Overbeek; 341 G. Loozekoot; 342 Nijdam- Priester; 343 De Witte Roos; 344 S. Vis; 345 P. Voorsluis; 346 K.A.M. Bleeker; 347 Woonboot Iguazu.

Deze zienswijzen zijn inhoudelijk gelijk aan zienswijze 338 met uitzondering van het onderdeel 'Zichtlijn Westerstraat' en het opheffen van de bestemming 'Waarde- Landschap', welke onderdelen in zienswijze 338 niet worden genoemd. Alleen zienswijze 344, dhr. Vis, verzoekt de aanwijzing van de Westerstraat als zichtlijn in te trekken.

Reactie van het dagelijks bestuur

Voor de beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij in hoofdlijnen naar onze beantwoording onder zienswijze 338.

Wij zijn van mening dat het verzoek van adressant 344, dhr. Vis – het opheffen van de zichtlijn van de Westerstraat - niet gehonoreerd kan worden. De ark van adressant bevindt zich in de Prinsengracht in de as van de Westerstraat, maar dan niet aan de zijde van de

Westerstraat maar aan de tegenover gelegen zijde. De dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' is alleen geprojecteerd op ligplaatsen aan de zijde van de zichtlijn zelf en niet aan beide zijden van de gracht. De gronden van zijn ligplaats zijn dus niet bestemd als dubbelbestemming 'Waarde – Landschap'.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met het vastleggen van zichtlijnen en het herstellen van de relatie tussen wal en water bij de bijzondere plekken in het centrum, alsmede het belang dat is gediend met een regeling om boten te verplaatsen zodat meer ruimte kan ontstaan in de drukke rakken van groter gewicht is dan het belang van adressante bij het niet opnemen daarvan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 348: A.A.M. Aldering; 349 B. M. Jurgens; 350 M. Akkema; 351 E. Doornhein; 352 M.J. Goedmakers; 353 L.F.M. Klein Gunnewiek; 354 D.M.W. Schaaf; 355 J.R. Senn Postel; 356 Woonschip Unita; 357 A. Verberne; 358 P. Woudstra; 359 P.P.J. Eschgfaller; 360 D. van Lanen; 361 W. Verwoerd; 362 M. Wernars; 363 A. Wieth; 364 D. Rieffe;

Deze zienswijzen zijn inhoudelijk gelijk aan die van 339 t/m 347, met uitzondering van het feit dat expliciet nog wordt genoemd dat de zienswijzen zich richten tegen de ontwerp-regels in artikel 4.6.1 onder a, Aanpassing aantallen en b Toepassingsvoorwaarden. De hiervoor opgenomen argumentatie is gelijk aan de genoemde zienswijzen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 26 ad. 2, 7, 10, 11 en 12.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het algemeen belang dat is gediend met het vastleggen van zichtlijnen en het herstellen van de relatie tussen wal en water bij de bijzondere plekken in het centrum, alsmede het belang dat is gediend met een regeling om boten te verplaatsen zodat meer ruimte kan ontstaan in de drukke rakken van groter gewicht is dan het belang van adressante bij het niet opnemen daarvan.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze van adressant vermeld onder 373: mevr. M.J. Ingen Housz

1. Adressante is van mening dat de milieubelasting aan de Geldersekade voor eventuele woonbootbewoners een ernstig gezondheidsrisico vormt. Door de aanwezigheid van de stoplichten en files is een luchtkwaliteitsonderzoek noodzakelijk.

2. Adressant stelt dat er daarnaast sprake is van ruimtegebrek tussen de gracht en het fietspad (1,5 meter). De strook staat vol met fietsen, scooters en motoren. Als de ruimte verloren gaat voor toegang tot woonboten, zal nog meer overlast ontstaan voor voetgangers.
3. Adressant sluit zich aan bij het bezwaar dat door woonboten het zicht op de historische kademuur verdwijnt. Het argument dat hier vroeger ook schepen lagen kan alleen gelden voor dekschepen en binnenvaartschepen, maar niet voor moderne woonboten. Mochten er al boten komen te liggen dan uitsluitend historische schepen.

Reactie van het dagelijks bestuur

Ad. 1

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 53 ad. 2.

Ad. 2

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar het antwoord op de vragen 1 en 2 bij zienswijze 53.

Ad. 3

Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 53 ad. 1.

Conclusie

Wij vinden het belang dat is gediend met het bieden van alternatieve ligplaatsen in de Gelderse kade van meer gewicht dan het belang van adressante bij het handhaven van de Gelderse kade in zijn huidige hoedanigheid zonder alternatieve ligplaatsen.

Voorstel

Wij stellen voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

BIJLAGEN bij Nota van beantwoording zienswijzen

Bijlage 1

Bijlage 2

Bijlage 3

Bijlage 4

Bijlage 5

Bijlage 6

Bijlage 6 bij Nota van beantwoording zienswijzen

1. Café Tabac (Richter Wasch)	Brouwersgracht 101hs
2. Drs. E.M. Hooghiemstra	Prinsengracht 3c
3. Thea Commijs	Prinsengracht 9hs
4. Eduard Duijker	Prinsengracht 9.1
5. Ir. Marcel Schreuder	Prinsengracht 11a
6. Hennie Jaspers	Prinsengracht 13
7. Otto en Catrien Niermeijer	Prinsengracht 17
8. Drs. Paul Knook	Prinsengracht 19
9. Joop van Riessen	Prinsengracht 19b
10. Mr. Dr. Peter Kop	Prinsengracht 21
11. M.S.N. Miessen	Prinsengracht 21
12. R. Witse	Prinsengracht 25
13. Mr. drs. J. Garvelink	Prinsengracht 27
14. Jolanda Koopmans	Prinsengracht 27
15. Mr. Carolien Bosch	Prinsengracht 29
16. Guido Navarro	Prinsengracht 29.o
17. Rederij Vlaun, (Dave Vlaun)	Prinsengracht 31d
18. Frank Vlaun	Prinsengracht 31d
19. M. van Notten	Prinsengracht 31
20. Agnes Kuijt	Prinsengracht 33
21. Jan Petit	Prinsengracht 35
22. Mieke Klassen	Prinsengracht 37 II
23. Drs. Mieke van Kasbergen	Prinsengracht 39hs
24. Prof dr. Maaike Meijer	Prinsengracht 39d
25. Veronie Koopmans	Prinsengracht 39d
26. Ir. Fransje de Waarde	Prinsengracht 39,1hg
27. Merlijn van Rij	Prinsengracht 39c
28. Katja Becker	Prinsengracht 39c
29. Wieke Vlaun-Rensink	Prinsengracht 37k
30. Ir. Jef Reintjes	Prinsengracht 41
31. Thérèse Adriaansens	Prinsengracht 41
32. Rolinda Montsma	Prinsengracht 43k
33. Alexander Ferron	Prinsengracht 43k
34. Dorine de Bruin	Prinsengracht 43
35. Onno Wassenberg	Prinsengracht 43
36. Annemiek Beekwilder	Prinsengracht 51
37. Rob Beekwilder	Prinsengracht 51
38. Ezio Osce	Prinsengracht 59
39. Els de Wolf	Prinsengracht 63a
40. Jackie Bolland-Maasdam	Prinsengracht 65a
41. André Bolland	Prinsengracht 65b
42. Guido de Windt	Prinsengracht 67a
43. Annemieke Mijnares	Prinsengracht 69a
44. Willem en Wil Willemsen	Prinsengracht 69b

45. Ineke van Houtert	Prinsengracht 73
46. Harry Nissink	Prinsengracht 73
47. Marloes de Groot	Prinsengracht 75, I
48. H.W. Wiersma	Prinsengracht 75hs
49. Kees Wiersma	Prinsengracht 75
50. A. Pronk	Prinsengracht 75
51. Ria Roos	Prinsengracht 79 II
52. Rob Hermesen	Prinsengracht 79 hs
53. Cido Atay	Prinsengracht 79p
54. Fred Leon	Prinsengracht 81
55. Theo Vermeegen	Prinsengracht 81s
56. A. Lütjens	Prinsengracht 83
57. Huisartsenpraktijk A.N.M. van Grunsven & F.X.W.M. Hofman	Prinsengracht 83
58. Maurice Bosveld	Prinsengracht 113
59. Hans en Ida v.d. Sloom	Prinsengracht 133
60. Mr. Henk Brandt	Prinsengracht 145hs
61. Mr. M. Fonk	Prinsengracht 145 boven
62. Mr. Gerard Meijer	Prinsengracht 153
63. Mr. J.L. Soevenbeld	Prinsengracht 153
64. Café Papeneiland /Tiel Netel	Prinsengracht 2
65. Prof. Dr. Elsbeth Ety	Prinsengracht 4
66. Mr. Gijs Schreuders	Prinsengracht 4
67. Joost Baart	Prinsengracht 8
68. Bloemwinkel Pompon /Hilde Huijskens	Prinsengracht 10hs
69. Fens Decoratie	Prinsengracht 12hs
70. J Weyland	Prinsengracht 18
71. De La Haye Makelaardij	Prinsengracht 20
72. Mr. Charlotte Boom	Prinsengracht 22
73. Mr. Gerrit v.d. Valk Bouman	Prinsengracht 22
74. Ian Robinson	Prinsengracht 30a
75. Drs. Tigrelle Uijtewaai	Prinsengracht 32
76. Drs. Peter Henk Steenhuis	Prinsengracht 32
77. Hennah Buyne	Prinsengracht 40a
78. Café Restaurant Proust(Tom Bos)	Noordermarkt 4
79. Cafe Finch (Rob Benoni)	Noordermarkt 5
80. Restaurant Bordewijk	Noordermarkt 7
81. Esther Dijst	Noordermarkt 11
82. Nico en Lydia Klomp-Aziria	Noordermarkt 12hs
83. Jacob Rijnsburger	Noordermarkt 12, 1 hg
84. Gerben Dragt	Noordermarkt 13
85. Vivian de Vries	Noordermarkt 14
86. Eva de Vries	Noordermarkt 14
87. Drs. Rokus van't Riet	Noordermarkt 17hs
88. Mr. Sander Dikhoff	Noordermarkt 18 hs
89. Kathleen Willing	Noordermarkt 18hs

90. Hinke Brinkman	Noordermarkt 18, 1 hg
91. Iason Chronis	Noordermarkt 18, 2hg
92. Mr. Peter Burgers	Noordermarkt 19
93. Mauk Dudok van Heel	Noordermarkt 21,2hg
94. Vivian Sassen	Noordermarkt 40, 2hg
95. Hugo Timmermans	Noordermarkt 40, 2hg
96. Restaurant Noordwest	Noordermarkt 42
97. Cafe Winkel	Noordermarkt 43
98. Karin Woudt	Noordermarkt 40
99. Hans Paalman	Noordermarkt 14N
100. Steven Paalman	Noordermarkt 14N
101. Paulien Lemberger	Noordermarkt 14L
102. Maarten Jansen	Noordermarkt 14L
103. Mascha Koster	Noordermarkt 14K
104. Mr. Karin Bleeker	Noordermarkt 14S
105. M.J.A. Goedmakers	Noordermarkt 14P
106. Johanna van Herpen	Noordermarkt 14M
107. Nout Ingen Housz	Noordermarkt 14P

Bijlage 1

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
Fax 020 552 4433
www.centrum.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam Stadsdeel Centrum

Sector Bouwen en Wonen
Afdeling Ruimtelijk beleid

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

GGD Amsterdam
Cluster Leefomgeving
Afdeling Milieu en Gezondheid
t.a.v. mevrouw S. van der Zee
Nieuwe Achtergracht 100
1018 WT Amsterdam

Datum **16 FEB. 2012**
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Behandeld door A. Peters
Rechtstreekse nummer 020-5524465
Faxnummer 020-5524227

Bijlage Luchtkwaliteitsonderzoek

Onderwerp Luchtkwaliteitsonderzoek

Geachte mevrouw Van der Zee,

Het stadsdeel Centrum is bezig met een procedure om te komen tot vaststelling van een bestemmingsplan voor het water. In het bestemmingsplan worden de bestaande functies die legaal in het plangebied aanwezig zijn vastgelegd. Daarnaast biedt het bestemmingsplan ruimte aan nieuwe planologische ontwikkelingen, die hoewel vaak al sinds jaren op die manier in gebruik, niet eerder planologisch waren geregeld.

Één van de doelen van het bestemmingsplan 'Water' is het bevorderen van bedrijfsmatig passagiers- en goederenvervoer over water. Om dit doel te bereiken is een netwerk nodig van op- en afstapvoorzieningen om het personen- en goederenvervoer over het water te stimuleren. De verwachting daarbij is dat het aantal vaarbewegingen door goederenschepen zal toenemen en het goederenvervoer over de weg langs de grachten zal afnemen. Uit het een onderzoek naar de effecten van het steigerplan blijkt de verwachting dat het personengoederenvervoer een beperkt effect heeft op de aanleg van een netwerk van op- en afstapvoorzieningen. De verwachting is dat het netwerk zal leiden tot betere spreiding van het vervoer over en de drukte op het water.

Het aantal op- en afstapvoorzieningen leidt niet zozeer tot een toename in vaarbewegingen. Het aantal vaarbewegingen is vooral afhankelijk van de economie. Wel is daarbij een plaatselijke toename in vaaractiviteit te verwachten door het aan- en afmeren bij nieuwe op- en afstaplocaties.

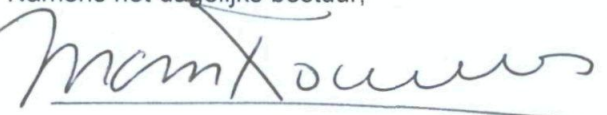
Vanwege de onderzoeksverplichting die de raad heeft alvorens tot vaststelling van een bestemmingsplan met nieuwe planologische ontwikkelingen te kunnen besluiten, heeft het dagelijks bestuur aan Advies- en ingenieursbureau Tauw opdracht gegeven tot het

verrichten van een Luchtkwaliteitsonderzoek waarin de gevolgen voor de aanleg van de op- en afstapvoorzieningen in beeld zijn gebracht. Het toetsingskader dat daarbij is gehanteerd wordt gevormd door de 'Wet luchtkwaliteit'.

Tegen het bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. In een aantal zienswijzen wordt kritiek geuit op het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek. Daarnaast wordt melding gemaakt van door de GGD uitgevoerd luchtkwaliteitsonderzoek. Gelet hierop verzoeken wij u om een reactie te geven op het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek.

U treft hierbij het luchtkwaliteitsonderzoek alsmede een aanvulling op het luchtkwaliteitsonderzoek aan.

Met vriendelijke groeten,
Namens het dagelijks bestuur,



Mw. ir. M.C.M. de Boer - Kommers,
hoofd afdeling Ruimtelijk beleid

Bijlage 2

Bezoekadres
Nieuwe Achtergracht 100
1018 WT Amsterdam

Postbus 2200
1000 CE Amsterdam
Telefoon 020 555 5405
Email: LO@ggd.amsterdam.nl
www.gezond.amsterdam.nl



GGD Amsterdam

Leefomgeving
Milieu & Gezondheid



Retouradres: GGD/LO, Postbus 2200, 1000 CE Amsterdam

Stadsdeel Amsterdam-Centrum
Dagelijks Bestuur
t.a.v. mevr. Ir. M.C.M. de Boer – Kommers
Hoofd afdeling Ruimtelijk Beleid
Stadsdeel Centrum
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Datum 27 februari 2012
Behandelaar Mw. Dr. Ir. S.C. van der Zee
Cc de heer Paalman

Onderwerp GGD Advies Steigereiland in relatie tot luchtkwaliteit

Geachte mevrouw de Boer – Kommers,

In uw brief van 16 februari jl. vraagt u namens het Dagelijks Bestuur om een reactie op het door Tauw verrichte luchtkwaliteitonderzoek naar de effecten van het zogenaamde Steigerplan.

Deze reactie treft u hierbij aan, waarbij ik ook en vooral vanuit gezondheidkundig oogpunt onze visie geef op de voorgenomen plannen. Dit doe ik tevens in reactie op vragen van omwonenden, die ook om advies van de GGD hebben gevraagd. Ik beperk mij hierbij tot het onderwerp luchtkwaliteit. Voor de goede orde zend ik een afschrift van deze brief aan de omwonenden.

Het is bekend dat rondvaartboten voorzien van een dieselmotor een relatief hoge uitstoot hebben van stikstofoxiden en fijn stof. Dit is met name tijdens het 'manoeuvreren' van de boten het geval. De grachtengordel wordt gekenmerkt door relatief hoge achtergrondconcentraties stikstofdioxide (NO₂) en een veelheid aan lokale bronnen van luchtverontreiniging, waarvan het vaarverkeer er één is. De configuratie van de grachtengordel is ongunstig voor de verspreiding van de uitstoot. Uitstoot vanuit de grachten zelf blijft hangen tussen de kades, de uitstoot van het verkeer op de kades tussen de aaneengesloten rijen grachtenpanden. Dit leidt tot relatief hoge concentraties ten opzichte van een situatie met meer 'open' bebouwing.

Het gevolg van extra aan- en afmerende rondvaartboten met dieselmotoren zal zijn dat de concentraties fijn stof en stikstofoxiden toenemen, vooral nabij de woonboten die zich op korte afstand van de aanlegsteigers bevinden. Of deze toename al dan niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden is vanuit gezondheidkundig oogpunt niet relevant. Het is namelijk bekend dat grenswaarden voor fijn stof en NO₂ onvoldoende bescherming bieden tegen het optreden van gezondheidsschade¹. Vanuit het oogpunt van gezondheid adviseert de GGD om alleen zero-emissie boten toestemming te geven om aan- en af te meren op de nieuwe aanlegsteigers. Op die manier wordt extra blootstelling van omwonenden voorkomen.

Rapport Luchtkwaliteit Tauw: gehanteerde rekenmethode niet geschikt

Naar de mening van de GGD kan op basis van het rapport van Tauw niet op betrouwbare wijze het effect op de luchtkwaliteit worden vastgesteld. De berekeningen van passerende en manoeuvrerende boten zijn uitgevoerd met rekenmodellen (CARII en NNM) die hiervoor niet geschikt zijn. De aannames die in de modellen zitten en op basis waarvan de verspreiding wordt berekend, zijn niet geschikt voor en bedoeld om de uitstoot van boten te modelleren.

Het CARII model is bedoeld om de invloed van binnenstedelijk wegverkeer te berekenen, uitgaande van een lijnbron waarin de voertuigen elkaars uitstoot verdunnen, een rekenhoogte van 1,5 meter en een uitstoothoogte die in principe op uitlaathoogte ligt (in elk geval niet enkele meters lager zoals in de grachten het geval is, het NNM gaat uit van een stationaire puntbron terwijl een manoeuvrerende boot beweegt), kortom: de gehanteerde toepassing valt buiten het toepassingsbereik van de rekenmodellen².

Helaas is er nog geen standaard rekenmodel beschikbaar dat wel gebruikt kan worden om de uitstoot van scheepvaart te modelleren, maar andere methodes (geschikt om meer complexe situaties te modelleren) hadden hier inzicht in kunnen geven. Het is jammer dat de GGD niet in een eerder stadium is betrokken bij deze plannen, anders hadden wij dit in een eerder stadium kunnen aangeven.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben ingelicht,

Met vriendelijke groeten,



Dr. F. Woudenberg
Hoofd Cluster Leefomgeving

¹ zie paragraaf 4.2 in GGD-richtlijn luchtkwaliteit en gezondheid,
<http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/609330008.html>

² zie <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/meten-en-rekenen/rekenmethoden-luchtkwaliteit>
en

paragraaf 1.3 in handleiding CARII:
<http://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/luchtkwaliteit/rekenen-meten/car-ii>

Bijlage 3

Aan: Dagelijks bestuur Stadsdeel Amsterdam Centrum

Datum

26-03-2012

Contactpersoon

G.G.J. Sprenkeling

Doorkiesnummer

0623844596

Fax afdeling

020 608 39 00

E-mail

Bart.sprenkeling@waternet.nl

**Onderwerp: reactie rapportage vaarschool Bateaulien terzake bestemmingsplan water
locatie Prinsengracht Noordermarkt**

In het ontwerpplan bestemmingsplan water is op de Prinsengracht thv de Noordermarkt op en afstap voorziening opgenomen tvb scheepvaart.

Namens de heer S. Vis heeft N.K. Schwippert, vaarschoolhouder van vaarschool Bateaulien een rapportage opgesteld als zienswijze. In deze notitie geef ik als nautisch deskundige, inhoudelijk een reactie op de stellingen van Schwippert.

Op de Prinsengracht bij de Noordermarkt zal een deel van de kade worden gereserveerd voor het op en afstappen van passagiers dan wel laden of lossen van goederen. Voor het realiseren van deze plannen dienen twee woonvaartuigen te worden verplaatst.

Sinds 2008 is de Prinsengracht in het kader van de regeling doorvaartprofielen, ingedeeld in profiel B. Dat houdt in dat er schepen mogen varen van maximaal 20m lengte en 4.25 m. breedte.

(rondvaartboten die over een exploitatievergunning beschikte en grotere afmetingen hebben vallen onder een tijdelijke ontheffingsregeling).

De minimale breedte van de vaarweg dient 13 meter te zijn.

Op dit moment liggen er nog woonvaartuigen op de beoogde locatie. De gemiddelde beschikbare doorvaartbreedte ter plaatse is 13 meter.

Bateaulien stelt, dat de Prinsengracht ter plaatse een druk bevaren rak is, waar veel rondvaartboten elkaar passeren. Op genoemde locatie is het passeren / tegemoet komen van twee rondvaartboten niet gemakkelijk en gaat gepaard met veel manoeuvreren wat andere scheepvaart verkeer hindert. De nabijheid van de brug met een beschikbare doorvaart opening voor de grote schepen, de kruising met de Brouwersgracht en de Eenhoornsluis te noorden daarvan zorgen voor een nautisch knelpunt en oponthoud.

Antw.

De Prinsengracht is in zijn geheel een druk bevaren vaarweg en dus ook op het gedeelte ter hoogte van de Noordermarkt. Voor het geldende doorvaartprofiel is 13 meter vaarweg breedte vereist en dat is ook beschikbaar op genoemde locatie. 13 meter is voldoende ruimte voor de scheepvaart om elkaar vlot en veilig te ontmoeten.

Korte Ouderkerkerdijk 7
Amsterdam

Postbus 94370

1090 GJ Amsterdam

T 0900 93 94 (lokaal tarief)

F 020 608 39 00

KvK 41216593

www.waternet.nl

1/4

De brug ter hoogte van de Brouwersgracht ligt op een afstand van 75 meter van de afmeerlocatie aan de Noordermarkt. Onder normale omstandigheden zal dat geen nautisch conflict geven t.o.v. schepen met bestemming Noordermarkt.

Bateaulien stelt , dat als de twee rondvaartboten weggehaald zouden worden ten behoeve van de beoogde op en afstapvoorziening, daar mee 6 meter ruimte vanaf de kant worden behaald. Echter gaat daar nog af de ruimte benodigd voor palen en de trapvorm. Stel dat er 5 m. overblijft, zou daar een rondvaartschip gemeerd kunnen liggen?

Antw. bij de inrichting van de op en afstaplocatie zal rekening moeten worden gehouden met de doorvaartprofielen. De voorzieningen voor het ligplaats nemen zullen een afmeting hebben van circa 30 cm. De breedste rondvaartboot op dit moment is 4.55. Inclusief de voorziening ligt een vaartuig maximaal 4.85 uit de kade en blijft dan buiten het doorvaartprofiel.

Bateaulien stelt, aangezien het draaipunt van een schip op circa 1/3 vanaf de voorpunt naar achter zit, zal bij het manoeuvreren om aan en af te meren de kont afzwaaien. Hierdoor heeft het schip meer ruimte nodig dan bij het varen in een rechte lijn. Het overige verkeer zal hier hinder van ondervinden.

Antw. Als een schip ontmeert dan kan dat op twee manieren
1; met behulp van de boegschroef waarbij de kop van het schip naar de gewenste positie wordt gemanoeuvreerd waarna verder gevaren kan worden.
2; Door het afdraaien van het achterschip, waarna iets achteruit wordt gevaren tot het achter schip op voldoende afstand van de kade en er ruimte is om het schip gestrekt in de vaarweg te varen. Dit is een standaard manoeuvre voor beroepsvaart en hoort bij het normale vaarweg gebruik. In het Binnenvaartpolitie reglement staan de regels die dienen te worden nageleefd bij het varen en manoeuvreren. Zo mag een vertrekkend schip medewerking verlangen van een ander schip die daar dan aan mee dient te werken. Tevens is de beroepsvaart voorzien van een marifoon voor schip – schip communicatie en zullen zo nodig afspraken met elkaar maken.

Bateaulien stelt, dat zij als goed bekend zijn met de Amsterdamse situatie en de praktijkervaring hebben ondervonden door mee te varen met een rondvaartboot. Daaruit zou blijken dat er ter plaatse onvoldoende doorvaartbreedte is voor het passeren van twee schepen en het manoeuvreren van aan – en ontmerende vaartuigen omdat.

- a. het schroefwater van het manoeuvrerende schip en later aangemeerde schip passerende schepen opzij zet
- b. elkaar tegemoet komende rondvaartschepen niet kunnen uitwijken.
Tegemoet komende en passerende schepen duwen elkaar weg door

- de waterverplaatsing. Vanwege hun scheeplengte en de doorvaartbreedte in de gracht, is er geen vlotte doorvaart mogelijk.
- c. Rondvaartschepen door het vele manoeuvreren niet meer kunnen uitwijken en ze botsen tegen woonschepen/ woonarken in de Prinsengracht.
 - d. De beoogde steiger zal voor algemeen gebruik zijn, waarbij de pleziervaart er ook gebruik van zal gaan maken.
 - e. Naar verwachting gaan er 8 vaartuigen per uur aanmeren. Als zij elk 7 minuten nodig hebben, dan is er nagenoeg permanent een schip, die de doorvaartbreedte verkleint. Er zullen opstoppen gaan ontstaan als er wachttijd is om passagiers in- of uit te laten stappen. Hierdoor is er ook geen vlotte doorvaart mogelijk. De overige pleziervaart als sloepen e.d. die daar varen nog niet een in ogenschouw genomen.

Antw.

Gedurende de tijd dat een schip aan het manoeuvreren is bij de op en afstap locatie zal de overige scheepvaart daar rekening mee moeten houden. Het is in dergelijke gevallen goed mogelijk dat men even moet wachten tot een (ont) merende schip klaar is met manoeuvreren. Dit hoort bij gewoon vaarweg gebruik.

- a. Daar waar schepen manoeuvreren is er ook altijd sprake van stroming in het water door de voorstuwing (schroef) van het merende schip. Dit valt onder normaal scheepvaart gebruik zodra het schip ligt afgemeerd dient de voorstuwing te worden stil gezet.
- b. Op de grachten in rakken tussen woonschepen waar 13 meter doorvaart beschikbaar moet zijn voor de scheepvaart is er geen ruimte om bij het ontmoeten uit te wijken dit geldt uiteraard ook voor Prinsengracht bij de Noordermarkt. Schepen die elkaar ontmoeten drukken door de stuwgolf die zij veroorzaken elkaar opzij. Dit effect is het sterkst bij geladen vrachtschepen in smalle vaarwegen. Voor de rondvaartschepen op de Prinsengracht is dit effect nauwelijks van invloed bij varen. Nogmaals ook ter hoogte van de Noordermarkt zal 13m. vaarweg beschikbaar moeten blijven voor de overige scheepvaart net als op het overige deel van de Prinsengracht.
- c. Manoeuvreren maakt onderdeel uit van varen. Het valt nooit geheel uit te sluiten dat er geen aanvaringen plaats vinden maar de deskundigheid en van de beroepsvaart is voldoende om dit te voorkomen. Het manoeuvreren kan wel voor omliggende woonschepen voor overlast zorgen.
- d. Als het steiger voor algemeen gebruik beschikbaar komt dan is de kans vrij groot dat schepen met bestemming Noordermarkt moeten wachten omdat de locatie bezet is. In een dergelijke situatie zal er al

gauw een opstopping ontstaan waarbij schepen moet wachten. Dat wachten zal gepaard gaan met manoeuvreren en daar is slechts beperkt ruimte voor op de Prinsengracht. De kans is dan ook groot dan met tegen de woonschepen aanvaart of drijft. Tevens zal er dan ook sprake zijn van hinder voor de overige scheepvaart. Algeheel gebruik wordt dan ook sterk afgeraden, de doelgroep en de beschikbare kade ruimte moet zo op elkaar afgestemd zijn dat er geen kans is op wachtende schepen.

G.G.J. Sprenkeling
Inspecteur

Bijlage 4

Aan

Datum

26-03-2012

Contactpersoon

G.G.J. Sprenkeling

Doorkiesnummer

0623844596

Fax afdeling

020 608 39 00

E-mail

Bart.sprenkeling@waternet.nl

**Onderwerp: reactie rapportage vaarschool Bateaulien terzake bestemmingsplan water
locatie Prinsengracht thv Westertoren**

In het ontwerpplan bestemmingsplan water is voor de Prinsengracht thv de Westerkerk een steiger opgenomen tvb het in- en uitstappen van passagiers. Namens fam. Van Vliet heeft N.K. Schwippert, vaarschoolhouder van vaarschool Bateaulien een rapportage opgesteld als zienswijze.

In deze notitie geef ik als nautisch deskundige, inhoudelijk een reactie op de stellingen van Schwippert.

Op de Prinsengracht bij de Westertoren zal een steiger worden gerealiseerd dat kan worden gebruikt door rondvaartboten om passagiers in en uit te laten stappen. Op dit moment vinden er op genoemde locatie kadeherstelwerkzaamheden plaats waarbij het bestaande steiger is gesloopt. Het gebruik van het oude steiger zorgde voor een nautisch ongewenste situatie. De oude steiger was gelegen thv perceel 277 A aan de zuidkant van de knik aldaar. Rondvaartboten die gebruik maakten van dat steiger lagen met hun achterschip schuin in de vaarweg in de richting van de ark van fam. Van Vliet. Door deze wijze van afmeren werd een deel van het vaarwater geblokkeerd waardoor er een engte ontstond waardoor er maar een vaartuig de locatie kon passeren. Tevens moest de passerende scheepvaart rekening houden met het schroefwater dat in de richting van de fam. van Vliet werd gestuwd. De situatie was met name voor de kleinere schepen minder overzichtelijk omdat een aldaar gemeerd schip in de knik vrij ver met het achterschip in de vaarweg lag waardoor het zicht werd ontnomen op tegemoet komende vaart.

In de nieuwe situatie meert een schip gestrekt langs de kade. Er zal dan aanzienlijk meer vaarweg beschikbaar zijn voor de overige scheepvaart en voldoende ruimte voor het elkaar ontmoeten van schepen.

Sinds 2008 is de Prinsengracht in het kader van de regeling doorvaartprofielen, ingedeeld in profiel B. Dat houdt in dat er schepen mogen varen van maximaal 20m lengte en 4.25 m. breedte.
(rondvaartboten die over een exploitatievergunning beschikte en grotere afmetingen hebben vallen onder een tijdelijke ontheffingsregeling).
De minimale breedte van de vaarweg dient 13 meter te zijn.
Ter plaatse van de ark van fam van Vliet is de beschikbare breedte in de vaarweg 18 meter.

Korte Ouderkerkerdijk 7
Amsterdam
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam
T 0900 93 94 (lokaal tarief)
F 020 608 39 00
KvK 41216593

www.waternet.nl

1/4

Bateaulien stelt, dat de Prinsengracht te smal is voor rondvaartboten die door de knik moeten varen bij tegemoet komend verkeer en aanmerende of vertrekkende rondvaartboten. Hierbij speel ook het feit dat op korte afstand een brug ligt met één beschikbare doorvaartopening, een rol.

Antw: voor het elkaar ontmoeten van schepen dient tenminste 13 meter doorvaart beschikbaar te zijn. Als er een maatgevend vaartuig tijdelijk gemeerd ligt (max 4.25 m. breed) dan blijft er 13.75 vaarweg over. Het gebruik van het steiger is dan ook niet in strijd met het profiel. Uiteraard spelen plaatselijke omstandigheden een belangrijke rol. De hoek van de knik/bocht is echter van dien geringe aard dat 13.75 m. vaarweg, voldoende ruimte biedt. De brug in de Rozengracht ligt op een afstand van 60 meter vanaf de knik. Ten noorden van deze brug is aan de even zijde een ligplaats verbod ingesteld voor alle schepen. Daarmee is voldoende ruimte gecreëerd voor de scheepvaart om elkaar te ontmoeten.

Bateaulien stelt dat vanwege het draaipunt van een schip, dat zich op +/- 1/3 van de steven bevindt, uitzwaait bij het doorvaren van de bocht. Daardoor heeft een vaartuig in een bocht meer ruimte nodig dan bij het varen in een rechte lijn.

Antw: Als een vaartuig door een bocht vaart dan heeft het meer ruimte nodig dan op een rechte vaarweg. Ten opzichte van de oude situatie is er sprake van een aanzienlijke verbetering en zal er in de nieuwe situatie voldoende ruimte beschikbaar zijn voor de passerende scheepvaart.

Bateaulien stelt dat als een rondvaartboot in zuidelijke richting vertrekt, deze ter hoogte van het waterfietsen steiger komt te liggen. Daardoor zal dat schip de vaarweg blokkeren voor tegemoet komende scheepvaart.

Antw: Een van het steiger vertrekkend schip zal de vaarweg oversteken naar zijn stuurboord wal. Dat is een in de scheepvaart een gebruikelijke manoeuvre. In het Binnenvaartpolitie reglement staan de regels die dienen te worden nageleefd bij het varen en manoeuvreren. Zo mag een vertrekkend schip medewerking verlangen van een ander schip die daar dan aan mee dient te werken. Tevens is de beroepsvaart voorzien van een marifoon voor schip – schip communicatie en zullen zonodig afspraken met elkaar maken.

Bateaulien stelt dat het steiger voor scheepvaart uit zuidelijke richting geen gebruik kan maken van het steiger omdat dan een groot deel van de vaarweg wordt geblokkeerd door het achterschip van de rondvaartboot.

Antw: Deze stelling is juist en vergelijkbaar bij oude situatie waarbij – in spiegelbeeld weliswaar – het achterschip van een gemeerde rondvaartboot

ver in de vaarweg lag. In ons advies van 31 maart 2011, is aangegeven dat het steiger alleen kan worden gebruikt door scheepvaart komende uit noordelijk richting.

Bateaulien stelt dat als er een rondvaartboot op het steiger ligt, er onvoldoende ruimte is voor ontmoeten / passeren van andere schepen.

Als reden wordt aangegeven

- a. het schroefwater van het aangemeerde schip zet passerende schepen opzij.
- b. Tegemoet komende rondvaartboten kunnen niet uitwijken vanwege hun lengte
- c. Een rondvaartboot komende vanaf de noordzijde, in de kademuur dreigt te varen net ten zuiden van de knik
- d. Schepen door het vele manoeuvreren niet meer kunnen uitwijken en zo botsen met de kont tegen de ark van de familie van Vliet. Daarbij komen ook nog de waterfietsen met toeristen die zonder enige nautische kennis en aandacht aan- en afmeren bij de waterfietsensteiger. De overige pleziervaart zoals sloepen en andere bootjes nog niet eens in ogenschouw genomen.

Antw.

- a. In de nieuwe situatie ligt het gemeerde schip gestrekt langs de kade. Tijdens het meren zal de schipper zijn voorstuwing in werking hebben is er sprake van schroefwater stuwing. Deze stuwing is echter in de langs richting van kade en niet meer, zoals in de oude situatie, dwars in de vaarweg. Zodra het schip gemeerd ligt moet de voortstuwing worden uitgezet.
- b. De Prinsengracht ter plaatse biedt voldoende ruimte voor schepen om uit te wijken. Dit blijkt ook uit de al jaren gangbare praktijk.
- c. Ook deze stelling herken ik niet en is bij mijn weten nooit voor gekomen, de Prinsengracht biedt voldoende ruimte voor normaal gangbaar scheepvaartverkeer.
- d. De ark van de Familie van Vliet is regelmatig aangevaren door vaartuigen. Veelal lag de oorzaak in het feit dat in de oude situatie de boten van Canalcompany met hun achterschip in de vaarweg lagen met de schroefstuwing in de richting van de ark van fam van Vliet. Om schade door aanvaring te voorkomen is een aanvaarbescherming geplaatst. De nieuwe situatie is een belangrijke verbetering omdat het gemeerde schip gestrekt langs de kade ligt.

De Prinsengracht op genoemde locatie is een drukke vaarweg. Rondvaartboten, waterfietsen en andere recreanten varen door elkaar heen. In de loop der jaren zijn er diverse maatregelen genomen. Zo zijn de woonvaartuigen aan oneven zijde verplaatst naar elders, er zijn

ligplaatsverboden ingesteld en er is aanvaarbescherming geplaatst bij de ark van fam. Van Vliet. Het meren van de rondvaart aan het nieuwe steiger zal ook een belangrijke verbetering zijn ten opzichte van de oude situatie.

G.G.J. Sprenkeling
Inspecteur

Bijlage 5

Aan

Dagelijks bestuur Stadsdeel Amsterdam Centrum

Onderwerp

Ligplaats "Hoop en Liefde" Snoekjesgracht

Datum

30 maart 2012

Contactpersoon

G.G.J. Sprenkeling

Telefoonnummer

06-23844596

Fax afdeling

020 608 39 00

E-mail

Bart.sprenkeling@waternet.nl

Als reactie op het bezwaarschrift / zienswijze van de heer Jonkman, mbt tot het nautisch knelpunt nabij de Sint Antonysluis wil ik u het volgende berichten.

Door de wijze van ligplaats nemen van de "Hoop en Liefde" blijft er voor de monding van de Snoekjesgracht 3.90 meter ruimte beschikbaar voor de scheepvaart. Dit is volstrekt onvoldoende voor het vlot en veilige verloop van de reguliere scheepvaart. Tevens wordt het zicht van scheepvaart komende vanuit uit de Snoekjesgracht richting de Oude Schans of de Sint Antonysluis grotendeels ontnomen door de "Hoop en Liefde".

Samenvatting bezwaar:

Het bezwaar bevat samengevat de volgende motivatie:

1. Het kruispunt bij de Sint Anthonysluis levert onder de normale omstandigheden al een levensgevaarlijke situatie op. Deze zal verergeren als de "Hoop en Liefde" wordt verwijderd.
2. Er wordt op de Oude Schans met aanzienlijke snelheid gevaren en door de hoek van de sluis ten opzicht van het kruispunt is het zeer onoverzichtelijk waardoor levensgevaarlijke situaties ontstaan. Het schip "Hoop en Liefde" heeft een cruciale functie om ongelukken te voorkomen.
3. Als de "Hoop en Liefde" er niet meer ligt zullen vaartuigen vanuit de Snoekjesgracht te kort de bocht om varen zonder goed zicht. Door de huidige situatie worden schepen gedwongen om de bocht ruim in te sturen. Dit geldt ook voor vaartuigen die vanuit de Snoekjesgracht de Oude Schans op willen varen in noordelijke richting

Ad.1 Het kruispunt bij de Sint Antonysluis is een samenkomst van de drukke doorgaande vaarwegen Oude Schans – Zwanenburgwal en de minder druk bevaren Houtkoperburgwal en Snoekjesgracht. De sluis vormt een obstakel (engte) waardoor scheepvaart evt op elkaar dient te wachten voordat men elkaar kan passeren. Ook scheepvaart uit de Houtkoperburgwal en Snoekjesgracht moeten bij het opvaren van de Oude Schans rekening

Korte Ouderkerkerdijk 7
Amsterdam
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam
T 0900 93 94 (lokaal tarief)
F 020 608 39 00
KvK 41216593

www.waternet.nl

houden dat er mogelijk scheepvaart uit de sluis kan komen. Al deze omstandigheden zorgen er voor dat de scheepvaart ter plaatse goed op dient te letten. Van een levensgevaarlijke situatie is echter geen sprake.

Ad.2 De toegestane snelheid op de vaarwegen ter plaatse is 7.5 km/u. Deze vaarsnelheid is passend voor de Oude Schans en kan niet worden gekenmerkt als aanzienlijk. De Anthonysluis, zorgt er voor dat scheepvaart vaak moet stoppen om te wachten op tegemoet komende scheepvaart en werkt dus min of meer al snelheidverlagend. De wijze van ligplaats nemen van de "Hoop en Liefde" is wel van invloed op de scheepvaart uit de Snoekjesgracht maar voor de vaarsnelheid van de scheepvaart op de Oude Schans is zij niet van invloed.

Ad.3 Indien de "Hoop en Liefde" wordt verwijderd ontstaat er een veel ruimere en overzichtelijke situatie voor scheepvaart uit de Snoekjesgracht. Nu kan een schip komende vanuit de Snoekjesgracht pas zien of er scheepvaart uit de Anthonysluis komt als zij voorbij de ligplaats van de "Hoop en Liefde" zijn gevaren. Op dat moment ligt dat vaartuig al bijna voor de uitvaart van de sluis en is er weinig tot geen ruimte om uit te wijken. Met het verwijderen van de "Hoop en Liefde" zal er een overzichtelijkere en veiligere situatie worden gecreëerd.

De nautisch beheerder is verantwoordelijk voor een vlot en veilig verloop van de scheepvaart. Indien het belang van dat vlot en veilig verloop in het geding komt dan moeten er zo mogelijk (verkeers) maatregelen worden genomen. Situaties die in strijd zijn met de geldende regelgeving zoals de wijze van ligplaats van de "Hoop en Liefde" zijn dan ook nautisch bezwaarlijk.

inspecteur Vaarwegen
GGJ Spreukeling

Bijlage 6

Bijlage 6 bij Nota van beantwoording zienswijzen

1. Café Tabac (Richter Wasch)	Brouwersgracht 101hs
2. Drs. E.M. Hooghiemstra	Prinsengracht 3c
3. Thea Commijs	Prinsengracht 9hs
4. Eduard Duijker	Prinsengracht 9.1
5. Ir. Marcel Schreuder	Prinsengracht 11a
6. Hennie Jaspers	Prinsengracht 13
7. Otto en Catrien Niermeijer	Prinsengracht 17
8. Drs. Paul Knook	Prinsengracht 19
9. Joop van Riessen	Prinsengracht 19b
10. Mr. Dr. Peter Kop	Prinsengracht 21
11. M.S.N. Miessen	Prinsengracht 21
12. R. Witse	Prinsengracht 25
13. Mr. drs. J. Garvelink	Prinsengracht 27
14. Jolanda Koopmans	Prinsengracht 27
15. Mr. Carolien Bosch	Prinsengracht 29
16. Guido Navarro	Prinsengracht 29.o
17. Rederij Vlaun, (Dave Vlaun)	Prinsengracht 31d
18. Frank Vlaun	Prinsengracht 31d
19. M. van Notten	Prinsengracht 31
20. Agnes Kuijt	Prinsengracht 33
21. Jan Petit	Prinsengracht 35
22. Mieke Klassen	Prinsengracht 37 II
23. Drs. Mieke van Kasbergen	Prinsengracht 39hs
24. Prof dr. Maaike Meijer	Prinsengracht 39d
25. Veronie Koopmans	Prinsengracht 39d
26. Ir. Fransje de Waarde	Prinsengracht 39,1hg
27. Merlijn van Rij	Prinsengracht 39c
28. Katja Becker	Prinsengracht 39c
29. Wieke Vlaun-Rensink	Prinsengracht 37k
30. Ir. Jef Reintjes	Prinsengracht 41
31. Thérèse Adriaansens	Prinsengracht 41
32. Rolinda Montsma	Prinsengracht 43k
33. Alexander Ferron	Prinsengracht 43k
34. Dorine de Bruin	Prinsengracht 43
35. Onno Wassenberg	Prinsengracht 43
36. Annemiek Beekwilder	Prinsengracht 51
37. Rob Beekwilder	Prinsengracht 51
38. Ezio Osce	Prinsengracht 59
39. Els de Wolf	Prinsengracht 63a
40. Jackie Bolland-Maasdam	Prinsengracht 65a
41. André Bolland	Prinsengracht 65b
42. Guido de Windt	Prinsengracht 67a
43. Annemieke Mijnares	Prinsengracht 69a
44. Willem en Wil Willemsen	Prinsengracht 69b
45. Ineke van Houtert	Prinsengracht 73

46. Harry Nissink	Prinsengracht 73
47. Marloes de Groot	Prinsengracht 75, I
48. H.W. Wiersma	Prinsengracht 75hs
49. Kees Wiersma	Prinsengracht 75
50. A. Pronk	Prinsengracht 75
51. Ria Roos	Prinsengracht 79 II
52. Rob Hermesen	Prinsengracht 79 hs
53. Cido Atay	Prinsengracht 79p
54. Fred Leon	Prinsengracht 81
55. Theo Vermeegen	Prinsengracht 81s
56. A. Lütjens	Prinsengracht 83
57. Huisartsenpraktijk A.N.M. van Grunsven & F.X.W.M. Hofman	Prinsengracht 83
58. Maurice Bosveld	Prinsengracht 113
59. Hans en Ida v.d. Sloot	Prinsengracht 133
60. Mr. Henk Brandt	Prinsengracht 145hs
61. Mr. M. Fonk	Prinsengracht 145 boven
62. Mr. Gerard Meijer	Prinsengracht 153
63. Mr. J.L. Soevenbeld	Prinsengracht 153
64. Café Papeneiland /Tiel Netel	Prinsengracht 2
65. Prof. Dr. Elsbeth Etty	Prinsengracht 4
66. Mr. Gijs Schreuders	Prinsengracht 4
67. Joost Baart	Prinsengracht 8
68. Bloemwinkel Pompon /Hilde Huijskens	Prinsengracht 10hs
69. Fens Decoratie	Prinsengracht 12hs
70. J Weyland	Prinsengracht 18
71. De La Haye Makelaardij	Prinsengracht 20
72. Mr. Charlotte Boom	Prinsengracht 22
73. Mr. Gerrit v.d. Valk Bouman	Prinsengracht 22
74. Ian Robinson	Prinsengracht 30a
75. Drs. Tigrelle Uijtewaai	Prinsengracht 32
76. Drs. Peter Henk Steenhuis	Prinsengracht 32
77. Hennah Buyme	Prinsengracht 40a
78. Café Restaurant Proust(Tom Bos)	Noordermarkt 4
79. Cafe Finch (Rob Benoni)	Noordermarkt 5
80. Restaurant Bordewijk	Noordermarkt 7
81. Esther Dijst	Noordermarkt 11
82. Nico en Lydia Klomp-Aziria	Noordermarkt 12hs
83. Jacob Rijnsburger	Noordermarkt 12, 1 hg
84. Gerben Dragt	Noordermarkt 13
85. Vivian de Vries	Noordermarkt 14
86. Eva de Vries	Noordermarkt 14
87. Drs. Rokus van't Riet	Noordermarkt 17hs
88. Mr. Sander Dikhoff	Noordermarkt 18 hs
89. Kathleen Willing	Noordermarkt 18hs
90. Hinke Brinkman	Noordermarkt 18, 1 hg
91. Iason Chronis	Noordermarkt 18, 2hg

92. Mr. Peter Burgers	Noordermarkt 19
93. Mauk Dudok van Heel	Noordermarkt 21,2hg
94. Vivian Sassen	Noordermarkt 40, 2hg
95. Hugo Timmermans	Noordermarkt 40, 2hg
96. Restaurant Noordwest	Noordermarkt 42
97. Cafe Winkel	Noordermarkt 43
98. Karin Woudt	Noordermarkt 40
99. Hans Paalman	Noordermarkt 14N
100. Steven Paalman	Noordermarkt 14N
101. Paulien Lemberger	Noordermarkt 14L
102. Maarten Jansen	Noordermarkt 14L
103. Mascha Koster	Noordermarkt 14K
104. Mr. Karin Bleeker	Noordermarkt 14S
105. M.J.A. Goedmakers	Noordermarkt 14P
106. Johanna van Herpen	Noordermarkt 14M
107. Nout Ingen Housz	Noordermarkt 14P

Nota van wijzigingen

Bestemmingsplan Water

Mei 2012

1. Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

A. Verbeelding

In afwijking van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage heeft gelegen zijn naar aanleiding van ingediende zienswijzen de volgende wijzigingen op de verbeelding aangebracht:

1. Ter hoogte van Windroosplein 73 is op de verbeelding aan de oostzijde van de aanduiding 'steiger' een aanduidingsvlak opgenomen ten behoeve van de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig', waarvoor geldt dat ter plaatse van de aanduiding 3 varende bedrijfsvaartuigen mogen worden afgemeerd, welk aantal tevens als maximum aantal geldt;
2. Ter hoogte van Amstel 126 – 130 is het aanduidingsvlak voor de functie 'specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig' vergroot tot een lengte van 21,50 meter;
3. Ter plaatse van de achterzijde van het gebouw aan de Wittenburgergracht 5 t/m 71 is de aanduiding 'aanlegsteiger' van de verbeelding verwijderd;
4. Ter hoogte van Singel 349 is de aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' verplaatst naar het Singel ter hoogte van nummer 359;
5. Ter hoogte van het Funenpark in de Nieuwe Vaart is de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' ten behoeve van een zichtlijn van de verbeelding verwijderd.

B. Regels

In afwijking van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage heeft gelegen zijn naar aanleiding van de ingediende zienswijzen de volgende wijzigingen in de regels aangebracht:

1. Aan artikel 1.43 is toegevoegd onderdeel b. dat luidt: "een steiger ten dienste van een op- en afstaplocatie, uitsluitend daar waar de aanduiding 'ste' grenst aan de aanduiding 'swa-oo'.
2. In artikel 4.6.1 a onder 2 zijn bij de vierde punt achter het woord "Keizersgracht" de woorden "tussen Brouwersgracht en Herenstraat en" geschrapt;
3. In artikel 4.6.1 b. onder d. onder 2 is de passage "*waardoor een betere doorstroming van het gevoelig gebied wordt bereikt*" verwijderd;
4. In artikel 4.6.1 b. onder d. onder 3. zijn na het woord "Keizersgracht" de woorden "*tussen Brouwersgracht en Herenstraat én*" geschrapt;
5. In artikel 9.4 is onderdeel c. "*Vervanging van een in bij Waternet*", verwijderd.

C. Toelichting

De tekst van de toelichting is daar waar dit naar aanleiding van de wijzigingen nodig was aangepast.

Ambtelijke wijzigingen

A. Verbeelding

In afwijking van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage heeft gelegen zijn de volgende ambtelijke wijzigingen op de verbeelding aangebracht:

1. In het renvooi van de verbeelding is de betekenis van de functieaanduiding 'swa-0a' gewijzigd van 'specifieke vorm van water – op- en afstapvoorziening' gewijzigd in 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie';

Motivering: de wijziging vloeit voort uit een verduidelijking van de planregels. Het verschil tussen het gebruik van een locatie om op- en af te stappen en de voorziening om het op- en afstappen mogelijk te maken wordt daardoor duidelijk.

2. Op de verbeelding is in het renvooi bij de aanduiding 'Wro-zone – wijzigingsgebied 1' het cijfer 1 verwijderd.

Motivering: in het plangebied komt maar één soort wijzigingsgebied voor, zodat een nummering niet nodig is.

3. In de Oostenburgervaart is aan twee gedeelten van het water in het meest zuidelijke deel van de Oostenburgervaart de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' toegevoegd, alsmede de aanduiding 'Gebiedsaanduiding geluidzone - industrie';

Motivering: de aanpassing vloeit voort uit een correctie van de verbeelding ten aanzien van de bestemmingsgrens en aanduidingsgrens, die niet geheel juist in het ontwerpbestemmingsplan waren opgenomen.

4. Onder de brug in het Entrepotdok ter hoogte van de Plantage Kerklaan zijn naast de bestemming 'Water' de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 9', 'Waarde – Cultuurhistorie' en 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' opgenomen;

Motivering: in het ontwerpbestemmingsplan zijn deze dubbelbestemmingen per abuis niet op de verbeelding terecht gekomen.

5. Ter hoogte van het Hortusplantsoen ter hoogte van de Hortus Botanicus zijn ter plaatse van de aanduiding 'Gebouw' naast de bestemming 'Water' de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 9', 'Waarde – Cultuurhistorie' en 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' opgenomen;

Motivering: in het ontwerpbestemmingsplan zijn deze dubbelbestemmingen per abuis niet op de verbeelding terecht gekomen..

6. Bij de jachthaven Gouden Reaal ter hoogte van Zandhoek is het onderscheid gemaakt tussen de aanduidingsvlakken 'jachthaven' en 'specifieke vorm van water – jachthaven 1'. De op de verbeelding aangegeven ligplaatsaanduidingen zijn komen te vervallen;

Motivering: In het ontwerpbestemmingsplan waren de ligplaatsen voor de twee woonboten die binnen de jachthaven zijn gelegen volgens dezelfde systematiek als alle andere ligplaatsen op de verbeelding vastgelegd. Voor de jachthaven is echter naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Westelijke eilanden een apart bestemmingsplan gemaakt, waarin juist als gevolg van die uitspraak is bepaald dat de twee boten binnen de jachthaven niet op een vaste plaats in het bestemmingsplan afgemeerd hoeven te worden, zolang dat maar binnen het gebied van de jachthaven gebeurt. Met deze voorgestelde wijziging blijft de situatie van de jachthaven ongewijzigd ten opzichte van de situatie in het bestemmingsplan "2^e herziening Westelijke eilanden".

7. Ter hoogte van de Derde Marnixdwarsstraat is de aanduiding 'specifieke vorm van water - ligplaats varend bedrijfsvaartuig' verkleind, waarvoor geldt dat ter plaatse van de aanduiding 1 varend bedrijfsvaartuig mag worden afgemeerd, welk aantal tevens als maximum aantal geldt. Daartoe zijn de oorspronkelijke aanduidingen voor 'aantal' en

‘maximum aantal’ gewijzigd van 2 naar 1. Op 5 meter afstand ten zuiden van deze aanduiding is nog een aanduiding opgenomen ‘specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig’ waarvoor geldt dat ter plaatse van de aanduiding 1 varende bedrijfsvaartuig mag worden afgemeerd, welk aantal tevens als maximum aantal geldt;
Motivering: het gaat hier om een correctie van de situering van de betreffende varende bedrijfsvaartuigen. Niet naast elkaar, maar achter elkaar.

8. In de Achtergracht is de aanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaatsen’ aan de westzijde over een lengte van 10 meter gewijzigd in de aanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig’ ten behoeve van twee varende bedrijfsvaartuigen. Ter plaatse van de aanduiding mogen 2 varende bedrijfsvaartuigen worden afgemeerd, welk aantal tevens als maximum aantal geldt. De aanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig’ met als aanduidingen ‘aantal’ en ‘maximum aantal’ van 1 welke in het doorvaartprofiel was gelegen zijn van de verbeelding verwijderd;

Motivering: Uit een zienswijze bleek dat het hier om twee varende bedrijfsvaartuigen gaat met ligplaatsvergunningen. Adressant verzocht echter voor het tweede varende bedrijfsvaartuig een aanduiding op te nemen in het doorvaartprofiel waarin ook al de eerste aanduiding was opgenomen. Vanwege het belang dat is gediend met een goede en veilige doorvaart en de ten behoeve daarvan vastgestelde doorvaartprofielen, kunnen geen ligplaatsaanduidingen in het doorvaartprofiel worden opgenomen. Vanwege de ruimte in het betreffende rak is ervoor gekozen beide varende bedrijfsvaartuigen een ligplaats te bieden naast elkaar binnen het rak en de ligplaatsaanduiding gelegen in het doorvaartprofiel te verwijderen.

9. Bij de Montelbaanstoren is de omvang van de aanduiding ‘aanlegsteiger’ aangepast aan de feitelijk uitgevoerde onherroepelijke bouwvergunning. Het aanduidingsvlak voor de functie ‘specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig’ is aangepast aan de situatie van het door het stadsdeel aan de betreffende ondernemer in verhuur uitgegeven gedeelte van het water ten behoeve van ligplaatsen voor varende bedrijfsvaartuigen.

Motivering: het betreft een correctie van de uitgevoerde vergunde situatie, alsmede van het in verhuur uitgegeven gedeelte van het water ten behoeve van de functie ‘specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig’.

10. Ter hoogte van de Marinierskade is de functieaanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaatsen’ van de verbeelding verwijderd;

Motivering: De ligplaatsen waren voorzien ter hoogte van de kleine doorvaart onder de Mariniersbrug. Vanwege het feit dat deze doorvaart veel gebruikt wordt door sleepboten en dekschuiten zou het afmeren van woonboten ter plaatse een goede en veilige doorvaart daarvan belemmeren.

11. Ter hoogte van de Minnemoersstraat is de functieaanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaats bedrijfsvaartuig’ met de aanduidingen ‘aantal’ en ‘maximum aantal’ van beide 1, van de verbeelding verwijderd. Ter plaatse is de aanduiding ‘specifieke vorm van water – werkvoorraad’ opgenomen.

Motivering: gebleken is dat op deze plaats ten onrechte de aanduiding ‘swa-bv’ was opgenomen. Hier is namelijk geen bedrijfsvaartuig met een ligplaatsvergunning gelegen. De betreffende gronden zijn wel in gebruik ten behoeve van de werkvoorraad van een zich op de wal bevindend scheepsreparatiebedrijf.

12. Ter plaatse van de steiger bij de Schreierstoren, is aan de functieaanduiding ‘steiger’ de bestemming ‘Water’ toegevoegd.

Motivering: in het ontwerpbestemmingsplan bleek de bestemming ‘Water’ niet aan dit stukje water te zijn toegekend, waardoor de aanduiding ‘steiger’ juridisch geen betekenis had

wegens het ontbreken van de bestemming waar de aanduiding betrekking op had. Het betreft een correctie van de verbeelding.

13. Ter hoogte van de kattenburgerbrug aan de zuid-oostzijde is de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig' opgenomen.

Motivering: Naar aanleiding van onder andere het overleg met het Eilandenoverleg over de herporfilering van de Nieuwe Vaart en een ligplaats voor een groot historisch schip waarmee het maritieme karakter van de Kattenburgergracht en Kattenburgerplein wordt versterkt, is deze locatie vanuit het Eilandenoverleg voorgesteld. Op 31 januari jl. heeft het dagelijks bestuur besloten daartoe de noodzakelijke planologische maatregelen voor te bereiden. Deze aanpassing geeft daar invulling aan.

B. Regels

In afwijking van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage heeft gelegen zijn de volgende ambtelijke wijzigingen in de regels aangebracht:

1. Artikel 1.43 is hernummerd tot artikel 1.43 a. en b. Bij artikel 1.43 a. zijn achter het eerste woord "voorziening" toegevoegd de woorden "bij een op- en afstaplocatie". Naar aanleiding van deze toevoeging zijn de woorden "op- en afstapvoorziening" in de teksten en/of hun titelaanduiding van de hierna genoemde artikelen, vervangen door de woorden "op- en afstaplocatie": - artikel 1.55; - artikel 4.1 sub p.; - artikel 4.2.8; artikel 4.4.5; artikel 4.4.7; artikel 4.6.2;

Motivering: uit de zienswijzen bleek dat bij een aantal personen verwarring bestond over het oppervlak dat door de op- en afstapvoorziening bij een op- en afstaplocatie wordt ingenomen. Omdat het hele aanduidingsvlak werd aangeduid met de term 'op- en afstapvoorziening' dacht een aantal mensen dat dit oppervlak bebouwd zou worden met een steiger. Voor de duidelijkheid is nu het onderscheid gemaakt tussen het functieaanduidingsvlak op het water dat wordt aangeduid met 'op –en afstaplocatie' als zijnde de plaats waar boten afmeren om personen en/of goederen aan en van boord te laten gaan en de voorziening om het op- en af te stappen mogelijk te maken, de 'op- en afstapvoorziening'.

2. Aan artikel 4.1 sub n. zijn na de woorden "de aanduiding 'jachthaven' " toegevoegd de woorden "en de aanduiding 'specifieke vorm van water – jachthaven I' ";
Motivering: idem als bij punt 12.

3. Aan artikel 4.1 is toegevoegd sub x. dat luidt: "ongebouwde afmeerplaatsen voor pleziervaartuigen";

Motivering: in één van de zienswijzen werd aangevoerd dat de afmeerlocaties voor pleziervaartuigen niet zijn vastgelegd. Dat dit niet exact in locaties is vastgelegd heeft te maken met het feit dat wij met het bestemmingsplan niets willen veranderen aan het bestaande beleid dat overal in het water pleziervaartuigen mogen worden afgemeerd, zolang dat nautisch niet tot problemen leidt. Uit het ontwerpbestemmingsplan bleek dit echter onvoldoende geregeld.

4. Aan artikel 4.2.4 is na de eerste zin toegevoegd de zin:
"Voor het bouwwerk met de aanduiding 'specifieke vorm van water – kunstobject' ter hoogte van de Oostenburgerdwarsstraat geldt een bouwhoogte van maximaal 6 meter."
Motivering: In verband met het bebouwen van de koppanden aan de Nieuwe Oostenburgerstraat is de bandenboot tijdelijk verwijderd en opgeslagen. De raad heeft op 26 maart 2009 ingestemd met het kredietbesluit dat ziet op renovatie en verplaatsing van de bandenboot. Gebleken is dat in het ontwerpbestemmingsplan Water rekening is gehouden met de nieuwe locatie voor de bandenboot, maar dat de regel voor de vereiste bouwhoogte van 6 meter ontbreekt. In het bestemmingsplan Oostelijke eilanden was al met de

verplaatsing van de bandenboot rekening gehouden en is de vereiste bouwhoogteregeling wel opgenomen. Het is wenselijk deze omissie te herstellen. De locatie is destijds in overleg met de buurt bepaald. Tegen de locatie voor het kunstwerk zijn geen zienswijzen ingediend.

5. In artikel 4.2.6 is de maximale oppervlakte voor aanvaarbescherming van 0,09 m² vergroot tot 0,18m².

Motivering: *een aanvaarbescherming bestaat meestal uit één afmeerpaal of twee afmeerpalen met een dwarsbalk. Één afmeerpaal heeft een oppervlakte van 0,09m², voor een aanvaarbescherming bestaande uit twee afmeerpalen is 0,09m² dan ook onvoldoende.*

6. In artikel 4.3.2 is de verwijzing naar artikel 4.2.1 gewijzigd in artikel 4.2.6. De maximale oppervlakte voor aanvaarbescherming is gewijzigd van 0,18 m² naar 0,27 m².

Motivering: *de verwijzing in artikel 4.3.2 was niet juist. De oppervlakte voor een aanvaarbescherming is vergroot naar 0,27m² omdat het incidenteel nodig kan zijn een aanvaarbescherming van 3 afmeerpalen met dwarsbalken te plaatsen. Hiervan wordt echter zeer terughoudend gebruik gemaakt. Het beleid is immers om zo min mogelijk objecten te plaatsen in het water.*

7. In de titelaanduidingen van artikel 4.4.1, 4.4.2 en 4.4.3 is het woord “Aantal” geschrapt.

Motivering: *de reden om het woord “Aantal” te schrappen is gelegen in het feit dat in de betreffende bepalingen meer is geregeld ten aanzien van de ligplaatsen dan alleen de aantallen.*

8. In artikel 4.4.1 is na onderdeel d. ingevoegd onderdeel e. dat luidt:

“bij het innemen van ligplaatsen binnen de aanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaatsen’ dienen de door het college van Burgemeester en Wethouders bij besluit van 8 april 2008 vastgestelde doorvaartprofielen in acht genomen te worden, zodat boten niet in het doorvaartprofiel worden afgemeerd. Het dagelijks bestuur wint daartoe advies in bij Waternet”. Artikel 4.4.1 sub e en f, zijn vernummerd tot 4.4.1 sub f. en g.

Motivering: *Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan is vanuit Waternet ambtelijk bericht dat er zich situaties op de grachten kunnen voordoen waarbij door het gebruik van de volledige breedte van de aanduidingsvlakken het door B&W minimaal vastgestelde doorvaartprofiel niet wordt gehaald. Aangezien dit gelet op een goede en veilige doorvaart op het water niet gewenst is en het volledige gebruik van de aanduidingsvlakken niet altijd in het belang is van een goede ruimtelijke ordening, is deze extra toets in de planregels opgenomen.*

9. In artikel 4.4.2 is na onderdeel d. ingevoegd onderdeel e. dat luidt:

“bij het innemen van ligplaatsen binnen de aanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaats bedrijfsvaartuig’ dienen de door het college van Burgemeester en Wethouders bij besluit van 8 april 2008 vastgestelde doorvaartprofielen in acht genomen te worden, zodat boten niet in het doorvaartprofiel worden afgemeerd. Het dagelijks bestuur wint daartoe advies in bij Waternet”. Artikel 4.4.2 sub e en f, zijn vernummerd tot 4.4.2 sub f. en g.

Motivering: idem als bij punt 6.

10. Artikel 4.4.3 is vernummerd tot artikel 4.4.3 a. Na artikel 4.4.3 a wordt toegevoegd onderdeel b. dat luidt: “Bij het innemen van ligplaatsen binnen de aanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig’ dienen de door het college van Burgemeester en Wethouders bij besluit van 8 april 2008 vastgestelde doorvaartprofielen in acht genomen te worden, zodat boten niet in het doorvaartprofiel worden afgemeerd. Het dagelijks bestuur wint daartoe advies in bij Waternet.”

Motivering: idem als bij punt 6.

11. In artikel 4.4.7 zijn de woorden 'direct en kortdurend' geschrapt.

Motivering: planologisch gezien maakt het geen verschil of een op- en afstaplocatie dagelijks door één boot of door twintig boten wordt gebruikt. De ruimtelijke uitstraling van de op- en afstaplocatie wordt daardoor niet anders. De bedoeling is echter dat een op- en afstaplocatie steeds niet langer dan nodig is wordt gebruikt om personen en/of goederen aan of van boord te laten gaan. Op het water zal bij de op- en afstaplocaties met verkeersborden worden duidelijk gemaakt dat alleen de professionele beroepsvaart ter plaatse mag aanmeren.

12. Artikel 4.4.10 is vernummerd tot 4.4.10 a. In artikel 4.4.10 a is het woord "aanduiding" vervangen door "aanduidingen" en zijn daarna toegevoegd de woorden "en 'specifieke vorm van water – jachthaven 1'".

13. Na artikel 4.4.10 a is toegevoegd artikel 4.4.10 b dat luidt:

"Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – jachthaven 1' mogen de gronden tevens worden gebruikt:

- ten behoeve van ligplaatsen voor maximaal twee woonboten;
- ten behoeve van ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen.

Motivering: In het ontwerpbestemmingsplan waren de ligplaatsen voor de twee woonboten die binnen de jachthaven zijn gelegen volgens dezelfde systematiek als alle andere ligplaatsen op de verbeelding vastgelegd. Voor de jachthaven is echter naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Westelijke eilanden een apart bestemmingsplan gemaakt, waarin juist als gevolg van die uitspraak is bepaald dat de twee boten binnen de jachthaven niet op een vaste plaats in het bestemmingsplan afgemeerd hoeven te worden, zolang dat maar binnen het gebied van de jachthaven gebeurt. Met deze voorgestelde wijziging blijft de situatie van de jachthaven ongewijzigd ten opzichte van de situatie in het bestemmingsplan "2^e herziening Westelijke eilanden".

14. In artikel 4.6.1 a. onder 2 zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

Aan artikel 4.6.1 a. onder 2 is na het woord "dagelijks" toegevoegd het woord "bestuur"

Motivering: het gaat hier om het herstel van een omissie.

- artikel 4.6.1 a onder 2 bij de eerste punt: achter de woorden "de Brouwersgracht" is toegevoegd de tekst: "tussen Korte Marnixstraat en Binnen Brouwersstraat";

- artikel 4.6.1 a onder 2 bij de tweede punt: achter de woorden "de Lijnbaansgracht" is toegevoegd de tekst: "tussen Korte Marnixstraat en Westerstraat";

Motivering: De Brouwersgracht en Lijnbaansgracht waren in zijn geheel genoemd als drukke rakken. Bij nadere beschouwing blijken enkele delen van deze grachten ten onrechte in het ontwerpbestemmingsplan als drukke rakken te zijn aangewezen, evenals een gedeelte uit de Keizersgracht dat naar aanleiding van de zienswijzen is gewijzigd.

15. In artikel 4.6.1 a onder 3 is de punt aan het einde van de zin vervangen door een komma en is de volgende tekst toegevoegd: "of door de boot afkomstig van de Plantage Kerklaan 220, of door de boot 'Fingerd' of door de boot 'De Verloren Wind', beide afkomstig van een wissellocatie."

Motivering: het uitgangspunt van het bestemmingsplan is dat het aantal boten met een ligplaatsvergunning in het plangebied niet mag toenemen. De drie genoemde boten hebben een ligplaatsvergunning, maar nog geen ligplaats in de daarvoor aangewezen rakken. Naast de uitzondering op de regel dat het aantal ligplaatsen in het plangebied niet mag toenemen voor bijvoorbeeld de wegbestemde boot bij het nautische knelpunt Snoekjesgracht, dient ook voor deze drie woonboten de mogelijkheid voor het dagelijks bestuur te bestaan, om het aantal boten in het plangebied met drie te kunnen laten toenemen. De boten zouden anders geen ligplaats meer in het plangebied kunnen innemen, hetgeen niet de bedoeling is en in strijd is met het uitgangspunt dat alle boten met een ligplaatsvergunning binnen het plangebied een ligplaats in het bestemmingsplan krijgen.

16. Artikel 4.6.1 b onder b wordt integraal vervangen door de volgende tekst:

“Op dit beginsel mag het dagelijks bestuur slechts uitzondering maken voor:

- vier ligplaatsen die zijn wegbestemd ten behoeve van de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap’;
- één ligplaats ten behoeve van de oplossing van een nautisch knelpunt aan de Snoekjesgracht ;
- één ligplaats voor de woonboot afkomstig van Plantage Kerklaan 220;
- één ligplaats voor de woonboot ‘Fingerd’ afkomstig van een wissellocatie;
- één ligplaats voor de woonboot ‘de Verloren Wind’ afkomstig van een wissellocatie.

De som van het totaal aantal ligplaatsen kan daardoor met maximaal 8 toenemen.”

Motivering: idem als punt 15.

17. In artikel 4.6.1 b onder d. onder 3 is de tekst: “*Brouwersgracht, Lijnbaansgracht, Prinsengracht (tussen Brouwersgracht en Leliegracht én tussen Amstel en reguliersgracht) en Keizersgracht (tussen Brouwersgracht en Herenstraat en tussen Amstel en Utrechtsestraat)*” vervangen door de tekst: “*Brouwersgracht, Lijnbaansgracht, Prinsengracht en Keizersgracht.*”

Motivering: Vanwege de gecorrigeerde omschrijving van de delen van de grachten waar artikel 4.6.1a op van toepassing kan zijn, is het niet nodig, de delen van de grachten waar de wijzigingsbevoegdheid niet op van toepassing kan zijn opnieuw te beschrijven.

18. In artikel 4.6.2 zijn de woorden “specifieke vorm van water -” toegevoegd na het woord “aanduiding” en zijn voor de woorden “de realisering” toegevoegd de woorden “het gebruik als op- en afstaplocatie en ”

Motivering: het gaat hier om het herstel van een omissie. De functieaanduiding was niet volledig aangegeven en verzuimd was ook het gebruik te benoemen.

19. In artikel 4.6.3 is het eerst voorkomende getal “10” vervangen door het getal “20”.

Motivering: het getal moet 20 zijn omdat het gaat om het inkorten van het aanduidingsvlak bij orde-1 bruggen. In een rak dat tussen twee orde-1 bruggen in is gelegen, waarbij de boten bij beide bruggen tegen de brug liggen afgemeerd, dient bij vrijwillige verplaatsing van twee woonboten bij beide bruggen het zicht op de brug hersteld te kunnen worden tot de gewenste afstand van 10 meter.

20. In artikel 4.6.5 is in de laatste zin de tekst gewijzigd. Achter de woorden “woonboot” zijn toegevoegd de woorden “of bedrijfsvaartuig”.

Motivering: uit de tekst bleek onvoldoende dat na het toekennen van de functie ‘horeca van categorie 5’ aan een woonboot of bedrijfsvaartuig, de betreffende boot als bedrijfsvaartuig wordt aangemerkt.

21. In artikel 12.3 is in de titel en de tekst het getal ‘1’ verwijderd.

Motivering: Deze wijziging hangt samen met de wijziging van de verbeelding van de aanduiding ‘Wro-zone – wijzigingsgebied’.

22. Na artikel 13 is toegevoegd artikel 14 ‘Algemeen gebruiksverbod’ luidende:

“Het is verboden de in Hoofdstuk 2 bedoelde gronden en bouwwerken te gebruiken en/of te doen en/of laten gebruiken en/of in gebruik te geven op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de bestemmingsomschrijving.”

Motivering: Voor de invoering van de Wro van 1-7-2008 bevatte ieder bestemmingsplan een algemeen gebruiksverbod. Per 1-7-2008 was het gebruiksverbod opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), waardoor opname in het bestemmingsplan overbodig werd. Bij de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) zijn verschillende wetten aangepast waaronder de Wro en is het gebruiksverbod niet meer opgenomen in de Wro maar in de Wabo. Sinds kort is ons echter gebleken dat anders dan de Wro de Wabo uitsluitend een handelingsverbod inhoudt dat ziet op het strijdige gebruik van grond en/of bouwwerken en niet meer op het in strijd met de bestemming aan iemand in gebruik geven of door iemand 'laten' gebruiken van gronden en/of bouwwerken. Om niet alleen de gebruiker maar ook de eigenaar op grond van het bestemmingsplan op het in gebruik geven in strijd met de bestemming van bijvoorbeeld een boot, te kunnen aanschrijven is deze bepaling onmisbaar.

23. Als gevolg van de invoering van artikel 14 zijn de oorspronkelijke artikelen 14 tot en met 17 vernummerd van 15 tot en met 18.

C. Toelichting

De tekst van de toelichting is daar waar dit naar aanleiding van de wijzigingen nodig was alsmede naar aanleiding van geconstateerde onjuistheden aangepast en geactualiseerd.