



Publicatiedatum 15 juni 2011  
Programma 11 Stedelijke Ontwikkeling  
Agendapunt  
Datum besluit DB 19 - 04 - 2011

Te publiceren tekst

---

Onderwerp

Water in de Pijp Gewijzigde vaststelling b.p.

Te publiceren tekst

---

*Met deze voordracht stelt het DB de deelraad voor het volgende besluit te nemen:*

De deelraad van Stadsdeel Zuid besluit

1. In te stemmen met de Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Water in de Pijp en derhalve in te stemmen met:
  - Het ontvankelijk verklaren van zienswijzen 1 tot en met 18 en de zienswijzen van adressanten 1, 3, 8, 9, 10, 15 en 18 (indien van toepassing: gedeeltelijk) gegrond te verklaren en de zienswijzen van adressanten 2, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 16 en 17 ongegrond te verklaren;
  - Het niet-ontvankelijk verklaren van zienswijze 19 en deze zienswijze te voorzien van ambtshalve beantwoording;
2. In te stemmen met de Nota van Wijzigingen bestemmingsplan Water in de Pijp;
3. In te stemmen met de Reparatenotitie bestemmingsplan Water in de Pijp en de hierin voorgestelde reparaties te verwerken in het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan Water in de Pijp;
4. Het bestemmingsplan Water in de Pijp gewijzigd vast te stellen (inclusief de voorgestelde reparaties uit de Reparatenotitie bestemmingsplan Water in de Pijp en inclusief amendementen A35-2011 en A36-2011 als overgenomen door de stadsdeelraad in zijn vergadering d.d. 25 mei 2011), alsmede de bij het plan behorende GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0363.V1001BPSTD-VG01;
5. Geen exploitatieplan ex. artikel 6.12, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

---

Wettelijke grondslag

Artikel 3.1, lid 1 Wet ruimtelijke ordening

Artikel 6.12, lid 1 en 2 Wet ruimtelijke ordening

Verordening op de stadsdelen

---

Bestuurlijke achtergrond

Het ontwerpbestemmingsplan is door het dagelijks bestuur twee keer ter inzage gelegd:

- van 5 november tot en met 16 december 2010 en
- van 28 januari tot en met 10 maart 2011.

Bij de eerste terinzagelegging is het ontwerpbestemmingsplan ter kennisneming aangeboden aan de commissie Ruimte & Wonen (RW) van 3 november 2010.

---

Het besluit van het dagelijks bestuur om het ontwerpbestemmingsplan hernieuwd ter inzage te leggen is via de 'dagmail' medegedeeld aan de commissie RW.

---

**Resultaat commissiebehandeling**

Vast te stellen in de raadsvergadering van 25 mei 2011.

---

**Korte toelichting op het gevraagde besluit**

Het ontwerpbestemmingsplan Water in de Pijp heeft twee keer ter inzage gelegen. In totaal zijn er 19 zienswijzen binnengekomen.

De zienswijzen zijn alle samengevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording. Van de binnengekomen zienswijzen zijn er 18 ontvankelijk verklaard. Eén zienswijze is niet ontvankelijk verklaard. Deze zienswijze is in de Nota van Beantwoording ambtshalve van antwoord voorzien.

Indien een zienswijze aanleiding heeft gegeven het bestemmingsplan aan te passen, is dit opgenomen in de Nota van Wijzigingen. Deze nota bevat tevens de ambtshalve wijzigingen. De Nota van Wijzigingen is verwerkt in het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van de vergadering van commissie Ruimte en Wonen van 11 mei 2011 is gebleken dat er enkele kennelijke fouten zijn geslopen in de regels van het bestemmingsplan. Met de bijgevoegde Reparatie-notitie bestemmingsplan Water in de Pijp worden deze kennelijke fouten hersteld en het bestemmingsplan gerepareerd, zodat het bestemmingsplan inclusief deze reparaties gewijzigd vastgesteld kan worden.

Om te voorkomen dat het bestemmingsplan (met de kennelijke fouten) na vaststelling alleen in samenhang met de reparatie-notitie gelezen kan worden, wordt in besluitpunt 4 verzocht het bestemmingsplan inclusief de reparaties vast te stellen. Daarmee voorziet het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan in de juiste regels, verbeelding en toelichting.

Na instemming met het gewijzigde bestemmingsplan Water in de Pijp wordt het dagelijks bestuur verzocht het gewijzigde bestemmingsplan ter vaststelling aan te bieden aan de stadsdeelraad. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening op de stadsdelen is de stadsdeelraad het bevoegd gezag hiertoe.

**Kanttekeningen en risico's**

Indieners van zienswijzen kunnen na de publicatie van het vaststellingbesluit beroep aantekenen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

---

**Gevolgen**

**Belanghebbenden**

Het gewijzigde bestemmingsplan treedt in werking na afloop van de beroepstermijn bij de Raad van State.

**Stadsdeelorganisatie**

Met name de afdeling Vergunningen, het team Juridische Zaken en de afdeling Handhaving en Veiligheid zullen in het werk te maken krijgen met het bestemmingsplan.

---

**Uitkomsten extern advies**

---

De uitkomsten van externe adviezen zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

---

**Uitkomsten Inspraak en/of maatschappelijk overleg**

Zie de Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Water in de Pijp.

---

**Financiële paragraaf**

**Financiële toelichting:**

De kosten die samenhangen met de voorbereiding en het opstellen van het bestemmingsplan zijn gedekt door het algemene budget voor bestemmingsplannen (769005).

Zijn er financiële risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?

In het kader van het bestemmingsplan Water in de Pijp is een risicoanalyse planschade gedaan. Daaruit blijkt dat woon- en bedrijfsboten op grond van de huidige jurisprudentie worden aangemerkt als roerende zaken. Dat maakt dat de kans op te honoreren planschadeclaims als gering kan worden beschouwd. Verder is gekeken of mogelijk sprake zou kunnen zijn van nadeelcompensatie. Ook die kans wordt als verwaarloosbaar klein ingeschat.

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. In afwijking van dit eerste lid kan de stadsdeelraad bij vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. De Grondexploitatiewet ('Grexxwet'; onderdeel van de Wro) is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet te worden verhaald.

Het bestemmingsplan maakt slechts één nieuw bouwplan mogelijk, te weten de opslag onder de Torontobrug. De betreffende gronden zijn in eigendom bij het stadsdeel, waardoor het verhaal van eventuele kosten van het stadsdeel gewaarborgd is door de verhuring van de grond. Daarmee is er geen aanleiding tot het vaststellen van een exploitatieplan.

---

**Gehelming**

T.a.v. de bij dit besluit behorende bijgevoegde vertrouwelijke bijlage 6.

---

**Publicatie/communicatie**

Het vaststellingsbesluit wordt op grond van artikel 3.8, lid 4 Wet ruimtelijke ordening toegezonden aan de Gedeputeerde Zaken van de provincie Noord-Holland en de VROM-inspectie, aangezien het bestemmingsplan is gewijzigd nadat het ontwerp ter inzage is gelegd. Nadat beide instanties akkoord zijn gegaan met de wijzigingen, zal het vaststellingsbesluit worden gepubliceerd ten behoeve van het instellen van beroep bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hiervoor wordt een termijn gegeven

---

van zes weken. De eerste dag na de laatste dag van de beroepstermijn treedt het bestemmingsplan in werking.

---

---

**Stukken**

**Meegezonden**

- Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Water in de Pijp;
- Nota van Wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Water in de Pijp;
- Het gewijzigde bestemmingsplan Water in de Pijp;
- Vertrouwelijke bijlage 6. Vertrouwelijk;
- Reparatenotitie bestemmingsplan Water in de Pijp.

**Ter inzage gelegd**

Het ontwerpbestemmingsplan Water in de Pijp heeft twee maal ter inzage gelegen: van 5 november tot en met 16 december 2010 en van 28 januari tot en met 10 maart 2011.



F. S. Roos-Meijer  
Raadsvoorzitter



J. Spier  
raadsgriffier

15 +

**D66**

AANGENOMEN

AMENDEMENT

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nummer:<br>A35-2011                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Naar aanleiding van agendapunt van de raad: gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Water in de Pijp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| De stadsdeelraad van het Stadsdeel Zuid in vergadering bijeen d.d. 25 mei 2011                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Onderwerp: Bestemmingsplan Water in de Pijp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Ondergetekende(n) stelt/stellen het volgende amendement voor: <ul style="list-style-type: none"><li>- Op de verbeelding, bij de ligplaatsen t.o. Ruysdaelkade 173 – 185 (Bloemenboot) in het aanduidingsvlak van de ligplaatsen de bestaande steiger intekenen met de aanduiding “aanlegsteiger” (as).</li><li>- In de regels, in de bestemming Water, aan artikel 4.3.1 onder lid 6 toe te voegen: uitgesloten ter plaatse van de aanduiding “ligplaats” (lp) in combinatie met de aanduidingen “detailhandel” (dh), “specifieke vorm van water – bedrijfsboot” (swa-bb), en “specifieke vorm van water – rondvaartboot” (swa-rvb);</li></ul> |
| Toelichting:<br>De bestaande situatie t.a.v. ligplaatsen voor bedrijfsschip en rondvaartboten in ingetekend, echter met uitzondering van de ponton/steiger die essentieel is voor het aanleggen en provianderen van de boten. De huidige steiger is plm. 14 m2<br>Het amendement voorziet in deze omissie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Ondertekening en naam:<br><br>E.F.Berkhout                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

15



AMENDEMENT

AANGENOMEN

Nummer:  
A36-2011

Naar aanleiding van agendapunt van de raad: gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Water in de Pijp

De stadsdeelraad van het Stadsdeel Zuid in vergadering bijeen d.d. 25 mei 2011

Onderwerp: bestemmingsplan Water in de Pijp

Ondergetekende(n) stelt/stellen het volgende amendement voor:

- Bij de hoek Stadhouderskade/Amsteldijk (bij de Torontobrug) op de verbeelding aan de Stadhouderskade bij het aanduidingsvlak de aanduidingen "ligplaats" (lp), "laad- en losplaats" (ll), "specifieke vorm van water – bedrijfsboot" (swa-bb) en "maximum aantal boten" (s 1) te laten vervallen.
- Onder de Torontobrug aan de Amsteldijk, direct rechts van het aanduidingsvlak "opslag" (op), een aanduidingsvlak op te nemen met de aanduiding (ll).
- Aan de Stadhouderskade tegen de brug naar het Oosteinde een aanduidingsvlak op te nemen met de aanduidingen "ligplaats" (lp), "specifieke vorm van water – bedrijfsboot" (swa-bb) en "maximaal aantal boten" (s 1).
- In de regels, in de bestemming Verkeer, in artikel 3.1, toe te voegen: k. laden en lossen;
- In de regels, in de bestemming Verkeer toe te voegen: Art. 3.3.2:
  - a. Laden en lossen is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'laad- en losplaats'
  - b. Ter plaatse van de aanduiding 'Laad- en losplaats' is uitsluitend het laden en lossen van goederen toegestaan;
- In de regels, in de bestemming Water, te schrappen: Artikel 4.3.2 d.

Toelichting: Op de nu ingetekende plaats voor zowel laden/lossen als ligplaats zijn er nadelen voor zowel scheepvaart (onoverzichtelijk, weinig ruimte) als voor de woonboten aan de Sarphatikade (door het niet al te brede water ontstaat een flessehals met potentieel gevaarlijke situaties en moeten schepen vlak langs de woonboten varen).

Dit wordt ondervangen door

- de laad/losplaapplaats onder de brug te situeren. Daar is toch al de (tijdelijke) opslag voorzien
- de ligplaats (indien nodig) te situeren tegen de brug naar het Oosteinde (zijde Amstel) aansluitend aan het bestaande 'brughoofd'. Hier is het water breder en ontstaat geen of nauwelijks versmalling t.o.v. de doorvaart brug.

Ondertekening en naam:

E.F. Berkhout

## **Notitie Reparatie bestemmingsplan 'Water in de Pijp'**

### **Inleiding**

Mede naar aanleiding van de behandeling in de raadscommissie Ruimte en Wonen op 11 mei 2011 is gebleken dat het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan Water in de Pijp een aantal kennelijke fouten bevat. Met deze notitie worden deze kennelijke fouten gerepareerd.

De kennelijke fouten kwamen naar voren bij de technische controle van een aantal amendementen dat naar aanleiding van de commissiebehandeling is ingediend. Bij die technische controle van die amendementen bleek reparatie van de volgende punten aan de orde.

De behandeling van het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan in de raad vindt plaats op 25 mei 2011.

### **Reparaties**

#### **1. Gebruik aanlegsteigers**

De volgende wijzigingen worden in de regels van het bestemmingsplan Water in de Pijp doorgevoerd:

1. - in de bestemming Water, artikel 4.2.1: lid b wordt lid c  
- artikel 4.2.1 lid b toevoegen: "Ter plaatse van de aanduiding "aanlegsteiger" (as) met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter";
2. In artikel 4.2.1, lid c toevoegen dat de steigers "met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter" uitsluitend zijn toegestaan [...].

#### *Toelichting*

1. Geconstateerd is dat de regels het gebruik als aanlegsteiger uitsluitend mogelijk maakt indien ter plaatse tevens de aanduiding "ligplaats" (lp) geldt. Met deze correctie wordt geregeld dat ook steigers die niet tevens de aanduidingen "ligplaats" en "specifieke vorm van water – rondvaartboot" (swa-rvb) hebben, zijn toegestaan;
2. Met deze toevoeging geldt voor de aanlegsteigers van rondvaartboten eveneens een maximum bouwhoogte van 2,5 meter.

#### **2. Opslag onder Torontobrug**

De volgende wijziging wordt in de regels van het bestemmingsplan Water in de Pijp doorgevoerd:

- in de bestemming Verkeer, in artikel 3.2.1 onder c1, toevoegen: "in combinatie met de aanduiding "brug" (br).".

#### *Toelichting*

Hiermee wordt uitgesloten dat op het stukje kade aan de noordzijde van de Torontobrug gebouwen ten behoeve van opslag kunnen worden gerealiseerd en kan uitsluitend onder de brug gebouwde opslagruimte komen. Het plaatsen van een lift op de kade blijft hiermee wel mogelijk.



## **Nota van Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan 'Water in de Pijp'**

Versie 25 mei 2011

### **A. Inleiding**

Met ingang van vrijdag 5 november 2010 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Water in de Pijp' zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder schriftelijk kunnen reageren. Tijdens deze terinzagelegging is op donderdag 18 november 2010 een inloop-/informatieavond gehouden over de stukken die ter inzage lagen. Op de avond konden belangstellenden vragen stellen aan de medewerkers van het stadsdeel en aan de portefeuillehouder. De avond werd door ongeveer 20 belangstellenden bezocht.

In totaal zijn bij deze terinzagelegging 15 verschillende zienswijzen ingediend. Een aantal van deze zienswijzen is door meerdere belanghebbenden ondertekend. Op één na, waren al deze zienswijzen binnen de daartoe gestelde termijn ontvangen en ontvankelijk geacht.

De kennisgeving van deze eerste terinzagelegging (van 5 november tot en met 15 december 2010) voldeed niet aan de wettelijke eisen, omdat daarin een korte toelichting op de achtergronden van het bestemmingsplan en de aanduiding van het bestemmingsplangebied (de planbegrenzing) ontbraken. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid heeft daarom besloten een tweede, verbeterde kennisgeving te publiceren.

In praktijk betekent dit dat het ontwerpbestemmingsplan hernieuwd ter inzage is gelegd. De versie van het ontwerpbestemmingsplan die hernieuwd ter inzage is gelegd is *geheel ongewijzigd* ten opzichte van de versie van de eerste terinzagelegging. Bij deze hernieuwde terinzagelegging zijn de bij de eerste terinzagelegging ingediende zienswijzen beschouwd als 'herhaald en ingelast'. De eerder ingediende zienswijzen zijn dus meegenomen bij de zienswijzen die tijdens de hernieuwde terinzagelegging zijn ingediend. Naast de wettelijk verplichte publicaties, zijn alle indieners van zienswijzen bij de eerste terinzagelegging hiervan apart per brief op de hoogte gesteld.

De hernieuwde terinzagelegging heeft gedurende zes weken plaatsgevonden, met ingang van vrijdag 28 januari 2011. Tijdens deze periode heeft een ieder schriftelijk kunnen reageren. Gedurende deze hernieuwde termijn:

- is 1 zienswijze opnieuw ingediend;
- zijn 2 aanvullingen op een reeds ingestuurde zienswijzen ingediend;
- zijn 2 twee nieuwe zienswijzen ingediend.

De opnieuw ingediende zienswijze is dezelfde als de zienswijze die bij de eerste terinzagelegging niet ontvankelijk was.

De aanvullingen op reeds ingediende zienswijze zijn ingestuurd door:

- de adressant van zienswijze 8. Deze aanvulling is ingevoegd als zienswijze nummer 9;
- één van de adressanten van zienswijze 10. Deze aanvulling is ingevoegd als zienswijze nummer 11.

Daarmee zijn in totaal 19 verschillende zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn alle samengevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording. Van de binnengekomen zienswijzen zijn er 18 ontvankelijk verklaard. Eén zienswijze (nummer 19) is niet ontvankelijk verklaard. Deze zienswijze is in de Nota van Beantwoording ambtshalve van antwoord voorzien.

## **B. Beantwoording: zienswijzen**

### **1. Adressant 1**

#### Zienswijze:

Adressant geeft aan dat op verbeelding 1 van het bestemmingsplan de steiger van Amsterdam Canal Cruises ontbreekt waarover de passagiers in- en uitstappen en waaraan de boten ligplaats nemen. Verzocht wordt deze steiger alsnog op te nemen om in te toekomst misverstanden en misinterpretaties te voorkomen.

#### Beantwoording:

Ter plaatse van Amsterdam Canal Cruises zijn de aanduidingen 'ligplaats', 'specifieke vorm van water – rondvaartboot' en 'specifieke vorm van water – bedrijfsboot' weergegeven. Op grond van artikel 4.2.1 onder b van het ontwerpbestemmingsplan mogen binnen een aanduidingsvlak met deze drie aanduidingen steigers worden gebouwd. Overeenkomstig het verzoek van adressant zal de steiger worden ingetekend.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De steiger wordt ingetekend.

### **2. Adressant 2**

#### Zienswijze:

- a. Adressant geeft aan de in het bestemmingsplan opgenomen uitbreidingsmogelijkheden voor de steiger van hotel Okura te steunen.
- b. Volgens adressant heeft de dienst Binnenwaterbeheer in 2006 aangegeven dat er een gerede kans is dat er enkele jaren later meer exploitatievergunningen zullen worden uitgegeven en is het zeer waarschijnlijk dat deze uitbreiding in 2011 of 2012 zal gaan plaatsvinden. Adressant zou graag op zijn huidige locatie verder groeien. Daarbij gaat het concreet om het uitbreiden van de huidige aanlegsteiger met 24 meter in westelijk richting. Volgens adressant:
  - heeft dit een minimale ruimtelijke impact (veel minder dan het realiseren van een nieuwe steiger elders);
  - is uitbreiding op de huidige locatie bedrijfseconomisch het meest gewenst;
  - heeft het initiatief groot draagvlak, o.a. van hotel Okura;
  - wordt de afhandeling van in- en/of uitstappen veel sneller; door de veel betere doorstroming wordt de uitstoot van uitlaatgassen lager en wordt de veiligheid vergroot.

Verzocht wordt daarom in het bestemmingsplan, vooruitlopend op komende uitgifte van nieuwe exploitatievergunningen, de mogelijkheid op te nemen voor uitbreiding van de bestaande steiger. Dit kan worden gedaan op dezelfde manier waarop hotel Okura de mogelijkheid heeft om een aanlegsteiger van circa 48 meter te realiseren.

#### Beantwoording:

- a. Dit onderdeel van de zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. In de zienswijze wordt verzocht een uitbreiding van de drijvende steiger op dezelfde wijze te regelen als bij het Okura hotel, onder verwijzing naar paragraaf 3.4 van de plantoelichting. Adressant beoogt echter een vergroting van het aantal ligplaatsen voor zijn passagiersvaartuigen. Dat is iets anders dan de steiger bij het Okura hotel. Die steiger is namelijk alleen een opstapplaats, waarbij geen permanente ligplaatsen zijn toegestaan. Een vergroting van de ligplaatscapaciteit voor fluisterbootjes is niet in overeenstemming met het door het stadsdeel in het Ruimtelijk afwegingskader passagiersvaart Stadsdeel Oud zuid (januari 2007) vastgelegde beleid. Het Afmeerbeleid voor pleziervaart Oud Zuid (september 2009) zal naar aanleiding van de fusie van stadsdelen worden geharmoniseerd, maar nog niet duidelijk is op welk moment dat gebeurt. Daarop kan nu niet worden vooruitgelopen. Naar aanleiding van de gemeentelijk beleidskaders, te weten de Nota passagiersvaart te water (maart 2007) en de Regeling passagiersvervoer te water Amsterdam (RPA 2007), zou een waterkansenkaart worden opgesteld. Deze kaart is ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet aanwezig, zodat hiermee in het bestemmingsplan geen rekening kan worden gehouden.

Of door Binnenwaterbeheer (tegenwoordig: Waternet) nieuwe exploitatievergunningen worden uitgegeven is hoogst onzeker. Nieuwe exploitatievergunningen worden voorts uitsluitend afgegeven voor initiatieven die vernieuwend zijn op het gebied van milieu. Kortom, de beleidsmatige inpassing noch de daadwerkelijke realisatie van de door adressant beoogde ontwikkeling kan worden onderbouwd. Daarom is er onvoldoende basis om tegemoet te komen aan het verzoek van adressant.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **3. Adressant 3**

#### Zienswijze:

Adressanten maken bezwaar tegen het in het ontwerp bestemmingsplan opnemen van het initiatief van Mokum Mariteam onder de Torontobrug. Daarvoor worden meerdere redenen aangevoerd:

- a. Adressanten geven ten aanzien van het initiatief van Mokum Mariteam onder de Torontobrug aan, dat in het ontwerpbestemmingsplan staat dat goederen dagelijks worden aangevoerd met elektrische schepen en dat het gaat om heen- en retourvrachten. Het dagelijks gedurende enkele uren manoeuvreren met vracht- en sleepboten en lichters voor het aanvoeren en lossen van goederen kan waterbewegingen veroorzaken die een extra aantasting meebrengen van de afgemeerde woonboten, afmeertouwen, -kabels, kettingen en loopplanken van de ter plekke afgemeerde woonboten. Door de ligging van het schip op de vaste ligplaats in de Singelgracht vlak naast de brug vrezen adressanten voor ongelukken en aanvaringen. Adressanten geven voorts aan dat het plan van Mokum Mariteam een aantasting vormt van hun rust en privacy:
  - De boot van adressanten kijkt rechtstreeks uit op de Torontobrug, waardoor de dagelijkse heen- en retourvrachten aanzienlijk minder privacy en rust betekenen;
  - De op- en overslag van goederen zal zorgen voor meer mensen onder de brug, op gelijke hoogte met de boot van adressanten. Ook dit zal ten koste van de privacy van adressanten;
  - Adressanten stellen dat draagbare goederen over de trap zullen worden gedragen. Ook dit zal ten koste gaan van de rust en privacy van adressanten;
  - Hoewel de schepen elektrisch aangedreven worden zijn adressanten bang voor geluidsoverlast door de werkzaamheden en de mensen die aan het werk zijn, ook omdat geluid over het water (ver) draagt;
  - De vaste ligplaats van het 20 meter lange schip met een inhoud van 85 m<sup>3</sup> betekent een directe vermindering van het uitzicht van adressanten en een veel smallere doorgang voor de vele (rondvaart)boten die hier al varen. Deze laatste zullen veel dichters langs de boot van adressanten komen, waardoor de rust en privacy afneemt. Ook zal de waterverplaatsing de boot veel meer doen schommelen.
  - Door het verdwijnen van rust en privacy, alle dagen van de week, zijn adressanten bang voor een forse waardevermindering van de woonboot.
- b. De ruimte onder de Torontobrug zal worden gebruikt voor opslag van food en non-food en restproducten. Volgens adressanten zal dit voor extra ongedierte zorgen.
- c. Adressanten hebben een aantal vragen en opmerkingen ten aanzien van de voor handen zijnde informatie:
  - Volgens adressanten wordt in de aanvullende informatie die door het stadsdeel aan belanghebbenden per email is toegezonden, aangegeven dat de geluidsoverlast aangaande het laden en lossen tot een minimum beperkt zal worden. Adressanten vrezen dat de gemelde maatregelen tegen de geluidsoverlast niet afdoende zullen zijn. Het gebruik van een vlakke vloer en een lift laat overigens onverlet dat adressanten ook dan nog steeds met meer scheepvaartbewegingen en verstoring van privacy worden geconfronteerd. Adressanten vragen zich voorts af waarom de nagestuurde actuele informatie niet bij de stukken die ter inzage lagen zijn gevoegd;
  - Adressanten betreuren het dat alleen enkele woonboten aan de Sarphatikade een informatiebrief van het stadsdeel Zuid hebben gekregen. De bewoners van de huizen aan de Sarphatikade en de andere woonboten aan de Sarphatikade zouden namelijk ook direct gevolgen kunnen ondervinden van het ontwerpbestemmingsplan;
  - Adressanten geven aan dat in de informatiebrief een fout postbusnummer was aangegeven. Adressanten vragen zich af of het stadsdeel wel van iedereen die zijn of haar zienswijze kenbaar wil maken de zienswijze ontvangt;

- d. In het ontwerp bestemmingsplan staat dat de dienst Binnenwaterbeheer toestemming heeft gegeven voor de ligplaats in de Singelgracht. Navraag door de adressanten bij die dienst heeft (volgens aangeven van adressanten) opgeleverd dat dit voor het laatst een jaar geleden bij de dienst aan de orde is geweest en dat alle verzoeken van Mokum Mariteam tot nu toe zijn afgewezen. Adressanten vragen zich af of de informatie in het ontwerpbestemmingsplan wel klopt.

Beantwoording:

- a. De woonboot van adressant is gelegen bij de hoek van de Amstel en de Singelgracht. Dit is een drukke vaarroute. Ook in de zienswijze geeft adressant al aan dat hier veel (rondvaart)boten varen. Er is dus geen sprake van stil water. De aanmeervoorzieningen van de woonboot moeten al berekend zijn op deining en geluid van varende boten is inherent aan de locatie. Ook dient in aanmerking te worden genomen dat de woonboot van adressant is gelegen op 20 meter afstand van de Stadhouderskade, kruising Amsteldijk. Dit is een zeer drukke weg, die veel wegverkeersgeluid veroorzaakt. Dit geluid is zeer overheersend. Dat in ogenschouw nemend wordt in een (zeer) stedelijke omgeving als deze enige geluidhinder als normaal en aanvaardbaar beschouwd. Bovendien moet de laad- en losvoorziening voldoen aan de eisen die volgen uit het Activiteitenbesluit, zodat ook op grond daarvan geen onaantvaardbare geluidhinder kan optreden. Aantasting van enige privacy vindt niet plaats, nu de Singelgracht al druk bevaren wordt. Ook vanaf het trottoir van de Stadhouderskade is al direct zicht op (en in) de woonboot van adressant. Ook de trap die gebruikt kan worden voor draagbare goederen is nu al openbaar toegankelijk. De ligplaats van adressant is niet direct op de hoek, maar het betreft de tweede ligplaats vanaf de Amstel. Ter weerszijden van de woonboot van adressant zijn andere woonboten gelegen. De woonboot van adressant is daarom niet bijzonder kwetsbaar gelegen voor wat betreft ongelukken en aanvaringen. Bovendien is de afstand tussen de woonboot en de ligplaats (ca. 10 meter) gebruikelijk in dit deel van de Singelgracht: deze afstand komt ook voor als afstand tussen de aan beide zijden van de Singelgracht gelegen woonboten iets ten westen van de boot van adressant.
- b. Gelijk aan elke opslaglocatie dient aandacht te worden besteed aan het voorkomen van ongedierte. De opgeslagen goederen dienen evenmin door ongedierte vervuild te worden. Dit is een uitvoeringsaspect zonder ruimtelijke relevantie voor de locatiekeuze of de bestemmingsplanregeling. Naar aanleiding van de zienswijze is evenwel de aard van de opgeslagen goederen nader geregeld, zodat brandbare en ontplofbare goederen uitgesloten worden.
- c. - In de toelichting zijn de planologisch relevante gegevens vermeld. In de mail stond de meest actuele informatie met betrekking tot de nadere specificatie daarvan. De informatie is afgestemd met Mokum Mariteam. En er is een aparte afspraak geregeld tussen belanghebbenden en Mokum Mariteam.
- Alle woonboten langs dit deel van de Sarphatikade hebben apart een informatiebrief ontvangen. Dat betekent alle woonboten tussen het Oosteinde en de hoek Sarphatikade-Amstel (zijnde Sarphatikade nummers 20W, 19W, 18W, 17W, 16W, 15W, 14W en 13W) en de boot in de Amstel voorbij de hoek van de Sarphatikade (zijnde Sarphatikade nummer 10W). Het versturen van deze brief is een extra service van het stadsdeel. De kennisgeving van de ter visielegging van het ontwerpbestemmingsplan is op de wettelijk voorgeschreven wijze gepubliceerd, zodat een ieder op de hoogte kan zijn van de inhoud van het plan.
- In de tekst van de informatiebrief over de eerste terinzagelegging is inderdaad een foutief postbusnummer aangegeven. De adressering van de ontvangen zienswijzen, die deels gestuurd zijn naar het in de brief verkeerd aangegeven postbusnummer, geeft echter aan dat het merendeel van zienswijzen regulier ontvangen is. Voorzover het in de tekst verkeerde vermelde postbusnummer al zou hebben geleid tot het niet ontvangen van zienswijzen, dan zijn deze 'retour afzender' gegaan. Indieners hadden hun zienswijze in dat geval opnieuw kunnen insturen. In dat geval zal het stadsdeel de dan later binnengekomen zienswijze alsnog ontvankelijk verklaren. Met de hernieuwde terinzagelegging van het bestemmingsplan is dit punt bovendien niet meer aan de orde.
- d. Dit deel van de zienswijze is voor het stadsdeel aanleiding geweest om eveneens navraag te doen bij de dienst Binnenwaterbeheer (tegenwoordig Waternet). Daaruit is gebleken dat de dienst bezwaar heeft tegen het permanent afmeren van schepen onder de Torontobrug, omdat dit verboden is. De dienst geeft echter aan dat het afmeren van een schip in de Singelgracht om te laden en te lossen is toegestaan, mits het schip niet in het doorvaartprofiel ligt. Op grond van het 'Uitwerkingsbesluit doorvaartprofielen' (BBA, 27 februari 2008) en de Nota 'Vlot en veilig varen in

Amsterdam' (BBA, januari 2009) geldt ter plaatse een doorvaartprofiel van 13 meter. Om aan deze maat te voldoen wordt de breedte van de aanduiding 'ligplaats' aangepast. De breedte wordt verkleind tot 4,25 meter.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De aard van de opslag wordt nader gespecificeerd zodat brandbare en ontplofbare stoffen worden uitgesloten. De breedte van de aanduiding 'ligplaats' wordt aangepast zodat een doorvaartprofiel van 13 meter wordt gegarandeerd.

#### **4. Adressant 4**

##### Zienswijze:

- a. Adressanten verzoeken het systeem van de waterkavels te handhaven, zodat boot- en walbewoners duidelijkheid krijgen en houden over waar boten liggen en waar niet. De invoering van kavels was in 2005 een belangrijke reden voor adressanten om geen bezwaar te maken tegen de destijds voorgestelde beperkingen en geven bewoners een zeer gewenste zekerheid.
- b. Als wordt besloten de kavels toch af te schaffen, dan vragen adressanten om hun ligplaats op een andere wijze te 'beschermen'. Om privacy te waarborgen en burenruzies en andere ellende te voorkomen wordt gevraagd een minimale afstand tussen boten te hanteren. Deze afstand dient minimaal 4 meter te bedragen en/of bij vervanging moet minstens de huidige afstand blijven bestaan.
- c. De voorgestelde maximale maatvoering, in het bijzonder voor woonarken, lijdt tot een forse vermindering van de woonoppervlakte. De voorgestelde maximale hoogte van 2,5 meter is een vermindering van 1,5 meter in vergelijking met het huidige bestemmingsplan. Inperking van de hoogte betekent direct een inperking van 1 verdiepingsvloer voor een woonark. Als dit wordt doorgevoerd, overwegen adressanten planschade te verhalen op het stadsdeel. Adressanten verzoeken de maximale afmetingen zoals in het bestemmingsplan De Pijp 2005 weergegeven te handhaven.
- d. Volgens adressanten kunnen aanvullend welstandsbeleid en het in stand houden van afstanden tussen woonboten zorgen voor behoud en verbetering van zicht op het water alsmede het voorkomen van eenvormigheid in de vormgeving van woonarken.
- e. Adressanten vragen het stadsdeel er zorg voor te dragen dat de rechten van huidige bewoners voldoende gewaarborgd worden door een onherroepelijk recht op vervanging ingeval van calamiteiten op te nemen in het nieuwe bestemmingsplan. Bij vervanging gaat het dan niet alleen over dezelfde breedte en lengte. Ook dezelfde hoogte van 4 meter moet mogelijk blijven zodat bij calamiteiten een gelijkwaardige ark neergelegd kan worden.
- f. Volgens adressanten ziet het er naar uit dat de rechtszekerheid en woonoppervlakte van de woonarkbewoners er met de komst van het nieuwe bestemmingsplan erg op achteruit zullen gaan. Daar mag volgens adressanten iets tegenover staan. Daarbij wordt gedacht aan een versoepeling voor wat betreft het neerleggen van vloten en de toegestane afmetingen daarvan.
- g. Adressanten geven een zorg aan ten aanzien van hun persoonlijke situatie. De naastgelegen boot (zijnde Amsteldijk 711) zal nog worden vervangen conform het bestemmingsplan van 2005. Adressanten zijn hierin extra benadeeld aangezien er een ontheffing op het bestemmingsplan is verleend waardoor de naastgelegen boot 4 meter opschuift in de richting van de boot van de adressanten. Daarmee is de afstand tussen beide boten een krappe 2 meter. Adressanten voelen zich daarmee aangetast in hun privacy.
- h. In het nieuwe bestemmingsplan is de bestemmingsgrens ter hoogte van de boot van adressanten dieper de Amstel in getekend dan in 2005 het geval was. In 2005 was de grens bij de zichtlijn ter hoogte van de tegenoverliggende zijstraat (de Sint Willibrordusstraat) minder diep. Adressanten vragen om de belijning van de bestemmingsgrens ter plaatse aan te passen conform het bestemmingsplan 2005. Zo wordt er geen mogelijkheid gegeven om binnen het bestemmingsplan verder uit de kade te gaan liggen dan de huidige vergunning toestaat.

##### Beantwoording:

- a. In de bestemmingsplantoelichting is in paragraaf 6.1, alsook in de beantwoording van gelijklopende inspraakreacties, gemotiveerd waarom de systematiek van waterkavels wordt vervangen. De zienswijze leidt niet tot nieuwe inzichten of argumenten. De beantwoording van de inspraakreactie wordt hierna herhaald.  
"Het verlaten van het systeem van de waterkavels kent meerdere achtergronden.

1. In de praktijk is gebleken dat het systeem van de waterkavels zeker voor wat betreft de situatie in de Amstel niet goed werkt. Het intekenen van de waterkavels brengt een bepaalde mate van onnauwkeurigheid met zich mee. Daarbij is het zo dat woonboten geen onroerende goederen zijn en derhalve in meer of mindere mate eenvoudiger te verplaatsen zijn. Dit kan ertoe leiden dat boten deels buiten de waterkavels (komen te) liggen en daarmee direct in strijd met het bestemmingsplan zijn. Dit zou tot onnodige handavings- of legalisatieprocedures kunnen leiden.
  2. Het systeem van de waterkavels suggereert daarnaast dat er sprake is van een bepaalde planmatige opzet waarvan het stedenbouwkundig wenselijk wordt geacht dat deze in de toekomst zeer gedetailleerd in de bestaande vorm behouden blijft. Van een dergelijke situatie is bijvoorbeeld sprake in het geval van de woonboten in de Schinkel. De situatie in het geval van de wateren in de Pijp, en in het bijzonder de Amstel, is anders. De ordening van boten is hier als het ware historisch gegroeid. In een aantal gevallen kan de situatie stedenbouwkundig niet ideaal worden genoemd. Een systeem met waterkavels levert (procedurele) belemmeringen op om mogelijke verbeteringen in de ordening van woon- en of bedrijfsboten aan te brengen. Met het onderhavige bestemmingsplan is het denkbaar dat een dergelijke betere ordening eenvoudiger bewerkstelligd kan worden: indien er overeenstemming wordt bereikt tussen het stadsdeel en de eigenaar van de boot, hoeft er geen aanpassing van het bestemmingsplan plaats te vinden. Hierbij dient overigens wel opgemerkt te worden dat het stadsdeel niet de intentie heeft om actief verplaatsingen van woonboten na te streven om bijvoorbeeld woonboten uit de doorzichten te verplaatsen. De afgegeven ligplaatsvergunningen zijn wat dat betreft leidend en worden gerespecteerd.
  3. Aanpassing van het systeem beperkt het aantal procedures indien een ligplaatsvergunning wordt aangevraagd die afwijkt van de in het bestemmingsplan vastgestelde waterkavel. Het doel is een vermindering van regeldruk. In de huidige situatie moeten in het geval van een afwijkende aanvraag twee procedures worden doorlopen: de procedure voor verlening van de ligplaatsvergunning en de procedure voor afwijking van het bestemmingsplan. Beide procedures gaan over hetzelfde onderwerp en vergen dezelfde onderbouwing. De rechtsgang is echter dubbel.  
Wanneer het voorontwerp bestemmingsplan wordt vastgesteld, zoals het in inspraak is gebracht hoeft een bezwaar- en beroepsprocedure slechts over één besluit te gaan, namelijk de verlening van de ligplaatsvergunning doordat er dan niet langer strijd is met het bestemmingsplan. Daardoor is er voor alle betrokkenen (zowel de aanvrager als de bezwaarmaker) sneller duidelijkheid over wat er staat te gebeuren dan wanneer ook een afwijkingsprocedure moet worden doorlopen.
  4. Wat betreft de rechtszekerheid is de volgende overweging aan de orde. Het huidige bestemmingsplan 'De Pijp 2005' suggereert dat een andere ligging of maatvoering van vaartuigen per definitie ongewenst zou zijn. Dat is echter niet zo (zie punt 2). Bij elke individuele aanvraag doet het stadsdeel een beoordeling van de aanvaardbaarheid van de aanvraag, ook als deze afwijkt van het bestemmingsplan. Zowel het honoreren als het afwijzen van een aanvraag vergt een motivatie van het stadsdeel. Indien de aanvraag afwijkt van het bestemmingsplan, maar er geen ruimtelijke aanleiding is om de aanvraag af te wijzen, zal een afwijkingsprocedure worden gestart om de aanvraag te honoreren.  
De nieuwe systematiek doet daarmee geen afbreuk aan de rechtszekerheid.  
Vervanging of verplaatsing van vaartuigen kan, ook wanneer de voorgestelde bestemmingsplansystematiek van kracht is, alleen plaatsvinden als daarvoor een ligplaatsvergunning wordt afgegeven. Het stadsdeel heeft door middel van deze vergunningplicht controle op het innemen van ligplaatsen.  
Ook belanghebbenden houden zicht op veranderingen van ligplaatsen. De aanvraag en verlening van een ligplaatsvergunning wordt gepubliceerd (net als een afwijking of herziening van het bestemmingsplan) zodat belanghebbenden kennis kunnen nemen van de aanvraag en een zienswijze en/of bezwaar kunnen indienen."
- b. Een minimale afstandseis is niet reëel, omdat de meeste woonboten dicht op elkaar liggen. In bestemmingsplan 'De Pijp 2005' liggen de waterkavels in de Amstel dan ook meestal dicht tegen elkaar aan. Grotere afstanden tussen boten kunnen alleen worden gerealiseerd door de huidige boten te vervangen door kleinere of door het verplaatsen van waterkavels. Het stadsdeel is niet voornemens de ligplaatsen te herordenen. Het voorliggende bestemmingsplan 'Water in de Pijp' biedt bovendien meer mogelijkheden voor eigenaren van boten om ruimte tussen vaartuigen te

realiseren dan het huidige systeem van waterkavels zoals dat in bestemmingsplan 'De Pijp 2005' is vastgelegd.

- c. Het standpunt is reeds in de inspraakfase ingebracht en door het stadsdeel weerlegd. In de zienswijze wordt het standpunt niet nader onderbouwd met nieuwe argumenten op grond waarvan tot een nieuw of gewijzigd inzicht kan worden gekomen.  
Het doel van dit bestemmingsplan is primair om te voorkomen dat woonschepen en bestaande woonarken worden vervangen door arken met een hoogte van 4 meter. Het is bedoeld om een halt toe te roepen aan een ongewenste ontwikkeling die het karakter van De Pijp (en de Amstel) dreigt aan te tasten. Planschade heeft betrekking op schade met betrekking tot 'een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak'. Dat is in het onderhavige geval niet aan de orde. De bewoners van woonboten zijn geen eigenaar van een onroerende zaak die door het nieuwe bestemmingsplan in waarde vermindert, omdat voor de gronden precariobelasting wordt betaald en de boten roerende zaken zijn. De Wet ruimtelijke ordening laat wat dat betreft geen twijfel bestaan over de vraag of ten aanzien van de in dit geval aan de orde zijnde bepalingen omtrent woonboten planschade kan worden geleden.
- d. Welstand heeft betrekking op architectuur, materiaalgebruik en dergelijke, maar zegt niets over stedenbouwkundige aspecten, zoals maximaal toegestane afmetingen. Het bestemmingsplan is het aangewezen instrument waarmee bouw- en gebruiksmogelijkheden van gronden (en water) vastgelegd kunnen worden. Het stadsdeel heeft niet als beleid om de regelgeving ten aanzien van welstand uit te breiden.  
Voor afstanden tussen boten: zie beantwoording onderdeel b. van deze zienswijze.
- e. In artikel 4.3.8 van de bestemmingsplanregels is reeds geregeld wat adressant wenst.
- f. Er is geen aanleiding voor enige compensatie op een wijze zoals voorgesteld. Het bestemmingsplan garandeert een betere ruimtelijke ordening dan het geldende bestemmingsplan. In artikel 4.3.6 van de planregels is een regeling voor vloten opgenomen.
- g. De ontheffing waaraan wordt gerefereerd is inmiddels onherroepelijk. Het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van de verleende ontheffing.
- h. In bestemmingsplan De Pijp 2005 was de grens bepaald door de waterkavel, in het nieuwe bestemmingsplan wordt het principe van de waterkavels verlaten. Het ontwerpbestemmingsplan legt niet de 'toevallig' ontstane situatie vast, maar gaat uit van algemeen geldende uitgangspunten. Langs de Amstel is een diepte van de aanduiding 'ligplaats' van 13 á 14 meter algemeen toegestaan, alleen waar de feitelijke situatie een bredere maat vergt is de feitelijke situatie aangehouden. Wegens het ontbreken van eenheid in onderlinge afstanden tussen boten en omdat boten in vele gevallen nagenoeg geen afstand tot elkaar kennen, is er geen aanleiding om de ligplaatsen op die plekken waar nu 'toevallig' enige afstand bestaat te beperken door alleen daar een afstandseis te regelen. Dat zou leiden tot een rechtsongelijkheid waaraan geen ruimtelijke overweging ten grondslag ligt. Er is ter plaatse van de woonboot van adressant geen bijzondere omstandigheid die ertoe leidt dat de in het ontwerpbestemmingsplan weergegeven maatvoering tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten leidt. Er wordt ook geen specifiek individueel belang onevenredig geschaad wanneer de ligplaats naast adressant een maatvoering krijgt die bijna net zo groot is als van adressant. De in de zienswijze genoemde inkijk doet zich ook al op 6 meter afstand voor en een claim op behoud van uitzicht kan – de stedelijke omgeving in acht genomen – niet gehonoreerd worden. De in het ontwerpbestemmingsplan geregelde diepte van de ligplaats van adressant is bovendien dieper dan de gangbare maat, zodat adressanten reeds een extra voordeel genieten.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **5. Adressant 5**

#### Zienswijze:

- a. De zienswijze betreft de woonark aan de Ruysdaelkade 224. Zoals in de toelichting bij het bestemmingsplan staat vermeld, is deze bestaande woonark aan vervanging toe. Over de mogelijkheden van die vervanging heeft adressant een aantal vragen en opmerkingen:
- Adressant geeft aan uit de nieuwe regels te begrijpen dat deze met name zijn opgesteld om te voorkomen dat er teveel hoge woonarken komen te liggen;
  - Adressant geeft aan dat de nieuwe woonark minder zal zijn dan 20 meter lang en ook niet hoger dan 2,5 meter;

- Adressant geeft aan dat op de locatie Ruysdaelkade 224 op zich voldoende ruimte is voor een (iets) grotere ark. De nieuwe ark zal niet in het doorzicht van de Rustenburgerstraat komen te liggen;
- Adressant geeft aan te menen dat de nieuwe regels van het bestemmingsplan de vervanging van de huidige woonark met een ark van lengte van 17,5 meter (inclusief omloopranden) mogelijk maakt.

Voor het geval dat het voorliggende ontwerp bestemmingsplan dit onmogelijk zou maken, verzoekt adressant het ontwerp zodanig aan te passen dat dit in ieder geval mogelijk is.

Beantwoording:

- a. De in de zienswijze aangegeven punten stemmen overeen met het ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

## **6. Adressant 6**

Zienswijze:

Adressant maakt bezwaar tegen de in het ontwerp bestemmingsplan aan hotel Okura geboden mogelijkheid voor het realiseren van een aanlegsteiger van circa 48 meter. Daarvoor worden meerdere redenen aangegeven:

- a. Volgens adressant noopt het gebruik door het Okura van haar huidige steiger niet tot verlenging. Het komt nagenoeg nooit voor dat de ene boot op de andere moet wachten omdat de steiger bezet is en het grootste deel van het jaar (van oktober tot en met maart) wordt nauwelijks tot geen gebruik van de steiger gemaakt. Bovendien kan bij drukte de steiger van de fluisterboten worden gebruikt om passagiers af te zetten of op te halen. Volgens adressant is de beoogde verlenging niet vereist voor het 'uitnodigend' maken van de steiger. Gelet op de lage en vlakke kade is de steiger reeds voldoende herkenbaar. Daarnaast kan het hotel via lichtjes, borden of andere indicatoren de aantrekkelijkheid van de steiger vergroten.
- b. Een verlenging van de steiger tot 48 meter neemt volgens adressant een onevenredig deel van de kade in beslag. Direct gevolg zal zijn dat boten van buurtbewoners moeten verdwijnen, terwijl er een tekort aan aanlegplaatsen is en de bootjes voor veel mensen de enige manier zijn om te ontsnappen aan de drukte van de stad. Ook de bankjes die langs de kade staan zullen moeten verdwijnen. Deze bankjes worden zowel door jongeren als door ouderen gebruikt om te recreëren, sociaal contact te onderhouden en vertier te vinden. Zowel voor het verdwijnen van de boten van buurtbewoners als voor het verdwijnen van de bankjes geldt dat er iets tegenover zou moeten staan voor de buurtbewoners.
- c. Volgens adressant is de verlenging van de steiger in strijd met artikel 3:3 Awb. In de toelichting wordt gemeld dat de verlengde steiger (mede) tot doel heeft om een einde te maken aan de 'rommelig ogende situatie'. Het afmeren van bootjes is niet in strijd met de wet of lagere regelgeving. De gemeente kan derhalve haar bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan niet gebruiken om kleine bootjes te voorkomen. Indien zij wrakken wenst te bestrijden, moet gebruik worden gemaakt van de bevoegdheden om te handhaven. Indien de gemeente haar bevoegdheid wel op de door haar beschreven manier gebruikt, is sprake van détournement de pouvoir.
- d. De uitbreiding van de steiger is volgens adressant in het ontwerp bestemmingsplan niet op schaal getekend. Daardoor is onduidelijk welke kant de verlenging zal opgaan. Indien dit betekent dat door de uitbreiding de vergunning voor fluisterboten in gevaar brengt, kan ook vanwege de innerlijke tegenstrijdigheid het ontwerp niet in stand blijven.
- e. Verzocht wordt daarom het ontwerp bestemmingsplan ten aanzien van de steiger van het Okura te herzien, rekening houdend met de belangen van de buurtbewoners en andere belanghebbenden, waaronder de eigenaren van de thans afgemeerde bootjes. In het geval het stadsdeel voornemens is het bezwaar van adressant af te wijzen, dan wenst adressant te worden gehoord.

Beantwoording:

- a. De aanleiding tot de verlenging van de steiger is dat het Okura hotel daartoe een verzoek heeft ingediend. Het stadsdeel is voornemens het verzoek te honoreren, omdat zich geen belangen verzetten tegen de verlenging van de steiger die zwaarder wegen dan het belang van het Okura hotel. Op de in het geding zijnde belangen wordt hierna ingegaan.



- b. Het aanleggen van kleine pleziervaartuigen is overal toegestaan, behalve daar waar aanlegverboden gelden. Er zijn geen particuliere rechten op ligplaatsen die kunnen worden geclaimd, dus de bootjes die verplaatst zouden moeten worden kunnen zonder meer elders worden aangelegd. Langs de Jozef Israelskade is, op korte afstand van deze specifieke locatie, nog voldoende ruimte om de bootjes die nu ter plaatse van de geprojecteerde steiger liggen aan te leggen. Het aantal bootjes waar het om gaat is gering. Afgaand op het aantal beschikbare meerpalen ter plaatse gaat het om minder dan 10 bootjes, maar in ieder geval 5. Aangezien het geen vaste maar vrije ligplaatsen betreft kan het aantal dat daadwerkelijk afgemeerd is variëren. De beschikbaarheid van afmeerlocaties voor kleine bootjes op deze specifieke locatie is daarom geen belang dat zwaar weegt.
- De realisatie van de steiger leidt niet automatisch tot het verwijderen van bankjes, het bestemmingsplan geeft geen aanleiding voor deze veronderstelling. De aanwezigheid van de bankjes is daarom geen belang dat zich verzet tegen de verlenging van de steiger. Overigens geldt op basis van het 'Afmeerbeleid voor Pleziervaart Oud-Zuid' (2009) ter hoogte van de Okurasteiger een afmeerverbod. De oevers aan weerszijden van deze steiger zijn opgenomen als 'opvanglocatie'. Dit betekent dat er een afmeerverbod geldt voor grote pleziervaartuigen, omdat de hiervoor benodigde aanlegsteigers hier niet gewenst zijn in het kader van de oeverafwerking. Een uitzondering is gemaakt voor kleine bootjes, omdat hiervoor kleinschalige aanlegvoorzieningen volstaan. De komende jaren zal nader worden bekeken of deze situatie in stand blijft of wordt opgeheven. Een en ander is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de afmeerproblematiek en van de ontwikkeling van particuliere jachthavens elders. Het is mogelijk dat op de opvanglocaties de afmeervoorzieningen als eerste zullen worden verwijderd, als blijkt dat er minder afmeervoorzieningen nodig zijn.
- c. Het toestaan van verlenging van de steiger heeft niet primair tot doel de huidige afgemeerde bootjes te verwijderen om een rommelig beeld te beëindigen. Dit is in de plantoelichting weliswaar genoemd, maar het hoofdargument is de beoogde intensiteit van afmerende vaartuigen en de daarmee samenhangende ruimtebehoefte en het realiseren van een uitnodigend karakter met allure.
- Er vinden, op grond van de Wrakkenwet, door de gehele stad reeds regelmatig handhavingsacties plaats door de dienst Binnenwaterbeheer (tegenwoordig: Waternet). Dit onderstreept nog eens dat zogenoemde verrommeling niet planologisch opgelost hoeft te worden en dat dit geen zwaarwegend argument is geweest om mee te werken aan deze ontwikkeling.
- d. Het bestemmingsplan (de verbeelding) is op schaal getekend en met de aanduiding 'aanlegsteiger' is aangegeven waar de steiger zich mag bevinden. De uitbreiding bevindt zich binnen de aanduiding.
- e. Omdat in de zienswijze geen telefoonnummer staat vermeld en het telefoonnummer van de indiener evenmin in het telefoonboek/de telefoongids staat, is de adressant per brief voorgelegd of de wens te worden gehoord dient te worden beschouwd als een verzoek tot mondelinge toelichting op de zienswijze. Daarbij is opgemerkt dat in praktijk:
- pas bij de concept-beantwoording van het dagelijks bestuur bekend is of een zienswijze al of niet gedeeltelijk wordt toegekend;
  - en dat daarmee het eerstvolgende moment om over een voorgenomen beantwoording van het dagelijks bestuur te worden gehoord, de behandeling van het stuk in de betreffende commissie is.
- Naar aanleiding van deze brief heeft adressant per telefoon te kennen gegeven geen gebruik te willen maken van de mogelijkheid de zienswijze mondeling toe te lichten.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **7. Adressant 7**

#### Zienswijze:

Adressant geeft aan dat het woonschip Amsteldijk 729A in het ontwerp bestemmingsplan staat vermeld als bedrijfsboot – hotel. Adressant geeft aan sinds 1973 eigenaar-bewoner te zijn van het woonschip en heeft de vergunning verleend in 1984 bijgevoegd. Verzocht wordt de boot op te nemen als woonschip.

#### Beantwoording:

In het ontwerpbestemmingsplan zijn ter plaatse twee boten toegestaan: een hotelboot en een woonschip. Het woonschip waarop adressant doelt is dan ook als woonschip in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **8. Adressant 8**

#### Zienswijze:

Adressant verwijst naar de inspraak over het voorontwerp bestemmingsplan. Daarbij is door een andere adressant (adressant nummer 31 in de beantwoording van de inspraak over het ontwerpbestemmingsplan) bezwaar gemaakt tegen het wegbestemmen van een vergunde woonboot. Naar aanleiding van die inspraakreactie is het bestemmingsplan aangepast door het aantal schepen en arken in aantal aan te passen, omdat er geen intentie is om de vergunde boot weg te bestemmen. Bij deze aanpassing is echter tevens de breedte van het rak waar ligplaatsen mogen zijn ter plaatse van Amsteldijk 731 verbreed. Tegen dat laatste maakt adressant bezwaar. Daarvoor worden meerdere redenen aangegeven:

- De vergunde ark op Amsteldijk 731B past binnen de rakk breedte (de bestemmingsgrens) van de ligplaats in het voorontwerp bestemmingsplan (blad 4/4) 'Water in de Pijp';
- De bijbehorende verleende vergunning (57-334) voor het vervangen van een terrasboot voor een woonark op Amsteldijk 731B en de bijbehorende afstanden vanaf de wal zijn ook conform het voorontwerp bestemmingsplan (blad 4/4) 'Water in de Pijp';
- De verbreding ter hoogte van Amsteldijk 731B doet geen recht aan de reeds bestaande situatie zoals in het nu geldende bestemmingsplan 'De Pijp 2005' en de verleende vergunning voor deze ark (kenmerkt vergunning 57-334);
- De verbreding ter hoogte van Amsteldijk 731B heeft diverse ongewenste effecten voor de reeds vergunde en aanwezige schepen, arken en terrasboten rondom 731B, zoals waarde, investeringen, ontwerp etc.;
- De verbreding strookt niet met de conserverende aard van het bestemmingsplan 'Water in de Pijp'.

Adressant verzoekt daarom om de verbreding van het rak met ligplaatsen terug te draaien en op te nemen conform het voorontwerp bestemmingsplan (blad 4/4) 'Water in de Pijp' en het huidige bestemmingsplan 'De Pijp 2005'.

#### Beantwoording:

Het ontwerpbestemmingsplan is na de inspraakfase aangepast om de verleende vergunning te respecteren. De daartoe gehanteerde diepte van de aanduiding is ter plaatse 19 meter vanaf de wal, gelijk aan woonark nr. 732B. Dit had 17 meter moeten zijn.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De diepte van de aanduiding 'ligplaats' wordt ter plaatse van 731B teruggebracht van 19 naar 17 meter.

### **9. Adressant 9**

#### Zienswijze:

Adressant wijst erop dat het geldende bestemmingsplan, binnen de daarin aangegeven waterkavels, geen beperking geeft ten aanzien van aantal en oppervlak vloten, vlonders en steigers. Adressant veronderstelt dat in het ontwerpbestemmingsplan wordt geregeld dat per woonboot maximaal één vlot is toegestaan en maakt daartegen bezwaar. Ook het maximum oppervlak per boot van 9 m<sup>2</sup> voor vloten vindt adressant te beperkend. Verzocht wordt om het bestaande recht in stand te houden. Tenslotte wordt gevraagd waarom het bestaande terras (geen boot) niet is betrokken in de inventarisatie.

#### Beantwoording:

De inventarisatie had tot doel de maatvoering van vaartuigen in kaart te brengen, het was geen inventarisatie van vloten, steigers etc. Omdat het niet de intentie is bestaande (legale) vloten weg te bestemmen en daarbij handhavend op te treden wordt het bestemmingsplan aangepast door de

maximale oppervlaktemaat per boot te verruimen aan de hand van de oppervlakte van recent verleende vergunningen.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De oppervlaktemaat van vloten wordt verruimd tot 12 m<sup>2</sup> per boot.

### **10. Adressant 10**

#### Zienswijze:

- a. Adressanten maken bezwaar tegen de bepaling dat per boot maximaal 9 m<sup>2</sup> steiger wordt toegestaan. Daarbij gaat het stadsdeel ervan uit dat deze algemene maat in verhouding is tot de omvang van de boten. Volgens adressant wordt daarmee geen recht gedaan aan het doel van een steiger en leidt dit tot ongelijke en mogelijk onveilige situaties. Als voorbeeld wordt een situatie genoemd waarbij een boot die op de tweede rij ligt op bijvoorbeeld 10 tot 12 meter uit de wal. Om adequate toegang tot het schip te kunnen realiseren kan dan een steiger van 12 tot 15 meter noodzakelijk zijn. Bij een maximum van 9 m<sup>2</sup> zal een steiger dan 75 of zelfs maar 60 cm breedte kunnen hebben. Dat is niet een veilige breedte voor een steiger over die afstand. Verzocht wordt een regeling voor steigers op te nemen die uitgaat van een maximum breedte en die moet worden gelegd over de redelijkerwijs kortst mogelijke afstand van de wal tot de woonboot.
- b. Adressanten maken bezwaar tegen de bestemming van het schip Amsteldijk 729. Deze bestemming is nu 'bedrijfsboot – hotel'. Adressant stelt dat het schip in gebruik is als woonschip waarop in ondergeschikte mate (als nevenactiviteit) nachtverblijf wordt verschaft. Aangegeven wordt dat dit gebruik sinds midden jaren '90 ongewijzigd is. Verzocht wordt de bestemming van het schip te wijzigen naar het hoofdzakelijk gebruik, te weten wonen. Daarbij wordt aangegeven, dat in het geval deze wijziging wordt doorgevoerd, het stadsdeel zal worden verzocht de toegekende 'vervangingsvergunning bedrijfsark' voor het schip Amsteldijk 729 te vernietigen. Bij de adressant/eigenaar van de betreffende boot bestaat in principe in het geheel geen behoefte aan het exploiteren van een bedrijfsark/bedrijfsboot in welke vorm dan ook.
- c. Indien wordt besloten de bestemming 'bedrijfsboot – hotel' te handhaven, dan betekent dit volgens adressanten een verdere beperking ten opzichte van de bestemming in het nu geldende bestemmingsplan 'De Pijp 2005'. In dat bestemmingsplan heeft het schip de bestemming 'gemengde doeleinden – bedrijfsboot'. Een dergelijke aanzienlijke beperking wordt niet gemotiveerd en zal leiden tot forse financiële schade.
- d. Adressanten merken op dat niet op alle onderdelen van hun bij de inspraak ingediende zienswijze gemotiveerd is gereageerd en dat deze opmerkingen onverkort van kracht blijven;
- e. Eén van de adressanten verzoekt zijn bezwaren mondeling aan het stadsdeel toe te lichten.

#### Beantwoording:

- a. De verrichte inventarisatie had tot doel de maatvoering van vaartuigen in kaart te brengen, het was geen inventarisatie van vloten, steigers etc.  
Naar aanleiding van de zienswijze is alsnog een steekproef genomen om in beeld te brengen welke maatvoering van steigers en vloten gangbaar is. Daaruit is gebleken dat langs de Amstel een oppervlakte tot 20 m<sup>2</sup> veel voorkomt. Omdat het niet de intentie is bestaande (legale) steigers weg te bestemmen en daarbij handhavend op te treden wordt het bestemmingsplan aangepast door de maximale oppervlaktemaat van een steiger te verruimen tot 20 m<sup>2</sup>.
- b. Er is geen ruimtelijke aanleiding om bewoning op deze boot uit te sluiten. De aanduiding is slechts toegepast met als doel de bestaande legale situatie correct te regelen. Het verdient daarnaast de voorkeur dat de verleende vervangingsvergunning voor een bedrijfsark van 30 meter lengte en 4 meter hoogte niet wordt gerealiseerd. Het voorstel van adressant wordt daarom overgenomen.
- c. Het verschil tussen de bestemmingsplannen De Pijp 2005 en Water in de Pijp is dat nu is geregeld dat de bedrijfsboot alleen een hotelboot mag zijn, dus geen andere vormen van bedrijfsboot. Verondersteld mag worden dat dit bezwaar van adressant vervalt indien wordt ingegaan op het voorstel zoals genoemd onder b.
- d. Alle onderdelen uit de inspraakreactie zijn beantwoord in de Nota van Beantwoording: over het voorontwerp bestemmingsplan, ofwel bij de inspraakreactie zelf, ofwel via een verwijzing naar de beantwoording van andere, eensluidende inspraakreacties.
- e. De adressant die heeft aangegeven zijn bezwaren mondeling aan het stadsdeel toe te willen lichten, heeft (mede gezien de door hem ingediende aanvulling op de eerder ingediende

zienswijze) per telefoon te kennen gegeven geen gebruik te willen maken van de mogelijkheid de zienswijze mondeling toe te lichten.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De oppervlaktemaat van steigers wordt langs de Amstel, gezien de afwijkende situatie ten opzichte van de andere wateren in het plangebied, verruimd tot 20 m<sup>2</sup> per boot. Voorts wordt het plan zodanig aangepast dat geen ligplaats voor een bedrijfsboot/hotelboot wordt geregeld, maar voor een woonboot.

### **11. Adressant 11**

#### Zienswijze:

Adressant geeft aan dat in de zones in het ontwerpbestemmingsplan waarin boten liggen, nu vaste aantallen staan genoemd, gebaseerd op de huidige bezetting. Met betrekking tot een aantal van die woonboten en terrasboten en daarvoor afgegeven vergunningen/ontheffingen lopen nog procedures over de vraag of deze vergunningen/ontheffingen terecht zijn verleend. Volgens adressant is het mogelijk dat sommige vergunningen/ontheffingen vernietigd worden of dat het type boot dat op die plek mag liggen wijzigt. Omdat het bestemmingsplan bedoeld is om de feitelijke situatie te bevroeren, hoort het bestemmingsplan volgens adressant erin te voorzien dat het aantal en het soort schip dat, na inwerkingtreding van het bestemmingsplan, in een zone mag liggen daarop te worden aangepast. Bijvoorbeeld door een en ander aan te vullen met de opmerking dat de uiteindelijke bestemming afhankelijk is van de uitkomst van de lopende procedures. Volgens adressant voorziet het bestemmingsplan daarin niet.

#### Beantwoording:

Op grond van jurisprudentie dienen verleende vergunningen opgenomen te worden in bestemmingsplannen.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **12. Adressant 12**

#### Zienswijze:

Adressanten verwijzen naar de Nota van Beantwoording: over het voorontwerp bestemmingsplan.

Naar aanleiding daarvan is het ontwerp bestemmingsplan op een aantal punten gewijzigd, maar volgens adressanten blijft er nog een aantal bezwaarlijke punten staan. Daarbij gaat het om:

- a. Adressanten geven aan dat in het ontwerp de maximale afmeting, met name de hoogte, wordt ingeperkt. De afmeting van 20 meter lang, 5 meter breed en 2,5 meter hoogte wordt volgens adressanten echter niet onderbouwd. De voorgestelde maximum afmetingen zullen zorgen voor een eenzijdig beeld, terwijl variatie in lengte, breedte en hoogte zorgen voor een speelser en vriendelijker karakter. Dit variërende systeem (in lengte en breedte) is er volgens adressanten al, namelijk het huidige kavelsysteem. Voorgesteld wordt om een hogere maximale hoogte niet over een volle lengte te mogen toepassen en te werken, zoals in het oude stadsdeel Zuideramstel, met een maximaal frontaal oppervlak. Hierdoor kan een voldoende hoge voordeur worden gecreëerd en toch een groot gedeelte lagere woonark. Dit geeft tevens een minder 'saai' beeld.
- b. Adressanten stellen dat de voorschriften uit het Bouwbesluit weliswaar niet gelden voor roerend goed, maar dat het Bouwbesluit gezien de doelstelling zeer goed toegepast kan worden op boten. Adressanten stellen daarom voor om woonarken minimaal 3,1 meter hoog te maken. Deze maat is ruim genoeg om te voldoen aan:
  - de minimale eis van 35 cm hoogte van het betonnen casco;
  - minimaal 35, maar bij voorkeur 45 cm dikte van het dakpakket;
  - minimaal 230 cm vrije doorgang (voordeur) volgens het Bouwbesluit (art. 4.10).De voorgestelde 2,5 meter resulteert volgens adressanten in een voordeur met een hoogte van 170 cm. Dat is onbruikbaar en onveilig.
- c. Adressanten geven aan de indruk te hebben dat voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan geen gedegen onderzoek is gedaan. Daarbij gaat het om:
  - De effecten van de voorstellen op het aanzicht van de stad;
  - De financiële gevolgen voor de bewoners;
  - Wat te doen na de samenvoeging van stadsdeel Oud-Zuid en Zuideramstel.

- d. Adressanten geven aan genoodzaakt te zijn een financiële schadevergoeding (planschade) te eisen indien de voorgestelde plannen in de huidige vorm definitief worden. Daarbij geven zij aan dat de hypotheek en toekomstverwachting is afgestemd op de huidige vergunningssituatie. Een aanpassing in de vergunning betekent direct een vermindering van de waarde van de huidige ligplaats. Weliswaar zijn woonboten geen onroerend goed, maar door de huidige regelgeving komen adressanten net zo 'vast' te liggen als onroerend goed en worden zij behandeld (belastingtechnisch, eisen t.a.v. brandwerendheid uit het Bouwbesluit) als onroerend goed.
- e. Adressanten geven aan dat het ontwerp bestemmingsplan verder moet worden aangepast of worden verworpen, en dat de verschillende bestemmingsplannen en regelgevingen binnen het nieuwe stadsdeel Zuid moeten worden samengevoegd tot één helder en weloverwogen bestemmingsplan.

#### Beantwoording:

- a. Het standpunt over de hoogte van arken is reeds in de inspraakfase ingebracht en door het stadsdeel weerlegd. In de zienswijze wordt het standpunt niet nader onderbouwd met nieuwe argumenten op grond waarvan tot een nieuw of gewijzigd inzicht kan worden gekomen. Het doel van dit bestemmingsplan is primair om te voorkomen dat woonschepen en bestaande woonarken worden vervangen door arken met een hoogte van 4 meter. Het is bedoeld om een halt toe te roepen aan een ongewenste ontwikkeling die het karakter van De Pijp (en de Amstel) dreigt aan te tasten.  
De afmeting van 20 meter lang, 5 meter breed en 2,5 meter hoog zijn alleen van toepassing op de woonarken. Niet de grootste voorkomende ark is als uitgangspunt genomen, maar de gangbare maat. Op een enkele uitzondering na voldoen alle arken aan deze afmetingen. De hoogtemaat van 2,5 meter wordt in Amsterdam al sinds 1974 (in de APV) toegepast en de lengte, breedte en hoogtematen die nu in het ontwerpbestemmingsplan staan waren bijvoorbeeld al in het gemeenteraadsbesluit van 24 mei 1996 aangaande de Vaststelling richtlijnen bij vervanging van woonboten opgenomen. Dit verklaart dat deze hoogte gangbaar is.  
In artikel 4.3.8 onder b is geregeld dat bestaande afwijkingen in lengte en breedte behouden mogen blijven.
- b. Het Bouwbesluit is niet van toepassing op woonboten. Het gaat hier om rijkswetgeving en het is niet de bedoeling van de wetgever geweest het Bouwbesluit toe te passen.
- c. Het aangezicht van de stad is juist de reden om de hoogte van woonarken te beperken ten opzichte van hetgeen mogelijk werd gemaakt in bestemmingsplan De Pijp 2005. Voor de in werkingtreding van dat bestemmingsplan was 2,5 meter hoogte al de norm. De grotere hoogte is al na enkele jaren gebleken een negatief effect op het aangezicht van de stad te hebben.  
Het bestemmingsplan regelt niet dat een woonark met een hoogte van meer dan 2,5 meter niet mag worden verkocht of bij verkoop verlaagd moet worden.  
De fusie van stadsdelen is niet van invloed op het in dit plangebied gewenste ruimtelijke beleid. Het ontwerpbestemmingsplan is ter visie gelegd na de fusie en vaststelling van het plan wordt gedaan door de huidige stadsdeelraad van het stadsdeel dat is ontstaan na de fusie.
- d. Planschade heeft betrekking op schade met betrekking tot 'een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak'. Dat is in het onderhavige geval niet aan de orde. De bewoners van woonboten zijn geen eigenaar van een onroerende zaak die door het nieuwe bestemmingsplan in waarde vermindert, omdat voor de gronden precariobelasting wordt betaald en de boten roerende zaken zijn. De Wet ruimtelijke ordening laat wat dat betreft geen twijfel bestaan over de vraag of ten aanzien van de in dit geval aan de orde zijnde bepalingen omtrent woonboten planschade kan worden geleden.  
Het bestemmingsplan regelt niet dat een woonark met een hoogte van meer dan 2,5 meter niet mag worden verkocht of bij verkoop verlaagd moet worden.
- e. Naar aanleiding van de fusie wordt op verschillende beleidsterreinen gewerkt aan harmonisatie. De fusie van stadsdelen is echter niet van invloed op het in dit plangebied gewenste ruimtelijke beleid.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **13. Adressant 13**

#### Zienswijze:

Deze zienswijze is identiek aan Zienswijze nummer 12.

#### Beantwoording:

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze nummer 12.

#### Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **14. Adressant 14**

#### Zienswijze:

- a. Adressanten geven aan dat in het ontwerp bestemmingsplan is afgestapt van het idee van waterkavels en dat deze zijn vervangen door gebieden op het water die de bestemming 'ligplaats' hebben. Volgens adressanten is het huidige kavelsysteem echter duidelijker voor iedereen: voor het stadsdeel is het duidelijk waarvoor een ligplaats wordt verstrekt en nutsvoorzieningen kunnen gestructureerd worden aangebracht, voor hypotheekverstrekkers is het duidelijk waar een hypotheek voor wordt gegeven, en voor (nieuwe) eigenaren is het duidelijk van waar tot waar hun ligplaats loopt, wat zij tot hun ruimte kunnen rekenen en wie hun burens zijn. Volgens adressanten was de invoering van een nieuw bestemmingsplan een uitgelezen mogelijkheid om een stedenbouwkundige visie te ontwikkelen waarbij sprake zou zijn van een 'planmatige opzet'. Daarbij geven zij aan dat de met het nieuwe systeem voorgestane flexibilisering zo'n visie niet dichterbij brengt maar juist grote onduidelijkheid veroorzaakt. Verzocht wordt daarom het systeem van waterkavels te handhaven zodat er duidelijkheid blijft over waar boten liggen en waar niet.
- b. Volgens adressanten is het bestemmingsplan zonder kavels bovendien in tegenspraak met de BAG (Basisregistraties Adressen en Gebouwen), waarin ligplaats-gegevens worden vastgelegd.
- c. Verzocht wordt om in het kader van de veiligheid en leefbaarheid minimale afstanden tussen woonboten op te nemen.
- d. Adressanten geven aan dat op de plankaart behorend bij het bestemmingsplan de Boerenwetering tussen de Ceintuurbaan en de Hillegaertstraat verdeeld is in twee vakken. Over dit stuk hebben adressanten de volgende vragen en opmerkingen:
  - Niet duidelijk is waarom hier sprake zou moeten zijn van twee vakken. Het gaat hier immers om een aaneengesloten stuk water zonder bruggen of andere 'natuurlijke' grenzen;
  - In het grootste vak, dat loopt van de Ceintuurbaan tot aan de Cornelis Trooststraat, is ruimte ingetekend voor 7 woonboten waarvan 5 arken. Volgens adressanten is dit niet in overeenstemming met de huidige situatie, zijnde 5 arken en 2 grote (meer dan 12 meter) pleziervaartuigen die niet worden bewoond en daarvoor ook niet zijn bedoeld. Het gaat hierbij om de adressen Ruysdaelkade 218 en 206. Verzocht wordt het aantal woonbootplaatsen hier terug te brengen van 7 naar 5, in overeenstemming met de bestaande situatie.
  - In het kleinste vak, tussen de Cornelis Trooststraat en de Hillegaertstraat, is sprake van een mogelijk later in te vullen ligplaats voor een woonboot. Volgens adressanten liggen er in dit vak op dit moment geen woonboten en is een mogelijke uitbreiding hier ook ongewenst gezien het uitgangspunt van het bestemmingsplan om het zicht op het water te versterken. Verzocht wordt daarom deze mogelijke ligplaats te schrappen.
- e. Adressanten geven aan dat woonarken hoger dan 2,5 meter bij vervanging terug moeten naar een hoogte van 2,5 meter. Verzocht wordt in het bestemmingsplan op te nemen dat de ark op de Ruysdaelkade 214 bij vervanging ook in aanmerking komt om te vervangen door een nieuwe ark van 4 meter hoog boven het water. Indien dit ongewijzigd blijft, zullen adressanten de waardedaling van de woonark op het stadsdeelbestuur verhalen middels planschade of andere claims.

#### Beantwoording:

- a. In de bestemmingsplantoelichting is in paragraaf 6.1, alsook in de beantwoording van gelijkkluidende inspraakreacties, gemotiveerd waarom de systematiek van waterkavels wordt vervangen. De zienswijze leidt niet tot nieuwe inzichten of argumenten.

Bij de vaststelling van ligplaatsen neemt het stadsdeel tegenwoordig, als onderdeel van de nummerbeschikking, nog een ander soort besluit, te weten de 'vaststelling en afbakening'. Daarin wordt aangegeven waar de ligplaats zich bevindt, inclusief een kaartje van de ligplaats.

- b. In het bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de ruimtelijk gewenste ordening en wordt voor eventuele ontwikkelingen het ruimtelijk afwegingskader gegeven. Het bestemmingsplan heeft daarmee een ander doel dan het registreren van ligplaatsen zoals dat met de BAG wordt gedaan. Daarmee is het niet in het bestemmingsplan opnemen van afzonderlijke kavels niet in tegenspraak met de BAG. De bron voor de gegevens in de BAG is niet het bestemmingsplan, maar de bestuurlijke besluiten waarin de ligplaats-gegevens worden vastgesteld. De door adressant genoemde reden om over te gaan tot het instellen van minimale afstanden is het voorkomen van potentieel gevaarlijke situaties. Dit (niet ruimtelijke) aspect wordt reeds in beschouwing genomen bij de beoordeling van aanvragen om ligplaatsvergunningen. In bestemmingsplan 'De Pijp 2005' liggen de waterkavels in de Amstel dan ook meestal dicht tegen elkaar aan. Grotere afstanden tussen boten kunnen alleen worden gerealiseerd door de huidige boten te vervangen door kleinere of door het verplaatsen van waterkavels. Het stadsdeel is niet voornemens de ligplaatsen te herordenen. Het voorliggende bestemmingsplan 'Water in de Pijp' biedt bovendien meer mogelijkheden voor eigenaren van boten om ruimte tussen vaartuigen te realiseren dan het huidige systeem van waterkavels zoals dat in bestemmingsplan 'De Pijp 2005' is vastgelegd.
- c. Het vlak tussen de Cornelis Trooststraat en de Van Hillegaertstraat is een apart vlak omdat ter plaatse nog geen woonboten liggen en daar pas woonboten worden toegestaan na wijziging van het bestemmingsplan op grond van artikel 4.5 onder b. Deze wijzigingsbevoegdheid heeft tot doel verplaatsing mogelijk te maken van woonboten die nu in zichtlijnen zijn gesitueerd. In dit vlak kunnen alleen woonschepen komen te liggen, in het andere vlak ook woonarken. Tenslotte is de zichtlijn vanuit de Cornelis Trooststraat aanleiding om een deel van het water vrij van ligplaatsen te houden. Het aantal van zeven ligplaatsen is gebaseerd op het aantal in het bestemmingsplan De Pijp 2005 vastgelegde waterkavels. Voor zes ervan zijn ligplaatsvergunningen afgegeven, de zevende ligplaats wordt ingenomen door het schip ter plaatse van Ruysdaelkade 218.
- d. Planschade heeft betrekking op schade met betrekking tot 'een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak'. Dat is in het onderhavige geval niet aan de orde. De bewoners van woonboten zijn geen eigenaar van een onroerende zaak die door het nieuwe bestemmingsplan in waarde vermindert, omdat voor de gronden precariobelasting wordt betaald en de boten roerende zaken zijn. De Wet ruimtelijke ordening laat wat dat betreft geen twijfel bestaan over de vraag of ten aanzien van de in dit geval aan de orde zijnde bepalingen omtrent woonboten planschade kan worden geleden. Het bestemmingsplan regelt niet dat een woonark met een hoogte van meer dan 2,5 meter niet mag worden verkocht of bij verkoop verlaagd moet worden.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### **15. Adressant 15**

#### Zienswijze:

Adressanten hebben eerder een inspraakreactie gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan. Naar aanleiding van de beantwoording van die inspraakreactie (adressant nummer 25 in de beantwoording van de inspraak over het ontwerpbestemmingsplan) en de aanduidingen op de bij het ontwerp behorende plankaarten maken adressanten bezwaar. Het betreft de volgende punten:

- a. Adressanten geven aan dat:
- De positie van de bootbewoners in het vigerende plan 2005 is geregeld middels waterkavels met ingetekende woonbestemming, en dat deze waterkavels in het ontwerp zijn vervallen en zijn veranderd in een 'ligplaatsaanduiding' waarvan de oorspronkelijke woonbestemming is geschrapt.
  - De doorzichtvlakken in de legenda van het vigerende plan de status hebben van 'nadere aanduiding', en dat deze aanduiding in de legenda van het ontwerp waterplan is vervangen door een 'dubbelbestemming Waarde – Landschap', waarbij deze dubbelbestemming primair is ten opzichte van de bestemming 'Water'. Volgens adressanten legt een 'nadere aanduiding' een ander gewicht in de schaal dan een 'dubbelbestemming'.

- De wijzigingsbevoegdheid om ruimte te maken voor de 'doorzichtvlakken' moet volgens adressanten worden opgevat als bestuursrechtelijk dwangmiddel om naar believen wijzigingen te kunnen realiseren, omdat volgens adressanten geen enkele woonbootbewoner/-eigenaar op vrijwillige basis genegen zal zijn om ruimte te maken voor de doorzichtvlakken.

Anders dan in de Nota van Beantwoording: op de inspraak is aangegeven, zijn adressanten van mening dat het schrappen van de woonbestemming, het geven van prioriteit aan het water in de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' en de aan die dubbelbestemming gekoppelde wijzigingsbevoegdheden de mogelijke verworven rechten van woonbootbewoners en eigenaren inperkt. Dit leidt tot rechtsonzekerheid en daarmee tot gevolgen in economische zin. Daarom wordt verzocht de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' en de daaraan gekoppelde wijzigingsbevoegdheden te schrappen en de woonbestemming voor arken/boten/schepen op te nemen.

- Adressanten constateren dat het Dagelijks Bestuur in de Nota van Beantwoording op de inspraak aangeeft dat in het specifieke geval van Jozef Israelskade 20K en 22K de aanduiding 'ligplaats' groter is dan de huidige ligplaats van de bestaande boten. Door deze extra ruimte kunnen boten enkele meters worden verplaatst waardoor ze uit het doorzicht komen te liggen. Adressanten stellen dat:
  - Hiermee nieuwe onzekerheden ontstaan. Behalve dat hier steeds de volgens adressanten niet-bestaande term 'doorzichten' wordt gehanteerd, blijft het onduidelijk of dergelijke verplaatsingen op vrijwillige basis moeten plaatsvinden, of dat bestuursdwang zal worden toegepast.
  - Hiermee voorbij wordt gegaan aan het feit dat het afmeren van woonboten aan een schuin talud op grote problemen stuit (met name in de kleinere grachten). In die gevallen waar woonboten op 'doorzichtvlakken' liggen, is meestal sprake van historisch gegroeide woonsituaties. In veel gevallen zijn juist tegenover de op het water uitkomende dwarsstraten aanlegkades waaraan sinds lang boten van allerlei soort konden aanleggen. Daarom zijn in de loop van de tijd aan deze voormalige aanlegsteigers woonboten afgemeerd, die niet aan een schuin talud verankerd kunnen worden gezien de enorme zuiging van het water en de te geringe diepte. In het specifieke geval van Jozef Israelskade 20K en 22K betekent het doorschuiven dat gedeeltelijk moet worden afgemeerd aan het schuine talud. Dit zou op grote technische en nautische bezwaren stuiten.

#### Beantwoording:

- In de zienswijze worden geen nieuwe feiten, omstandigheden of argumenten aangevoerd ten opzichte van de inspraakreactie. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding het eerder ingenomen standpunt te herzien. De in de Nota van Beantwoording weergegeven beantwoording wordt daarom herhaald: De in het ontwerpbestemmingsplan 'Water in de Pijp' opgenomen regeling met betrekking tot het eventueel schrappen van ligplaatsen ter plaatse van de dubbelbestemming is gelijk aan hetgeen was geregeld in het geldende bestemmingsplan 'De Pijp 2005'. Het verschil is dat in het geldende bestemmingsplan de dubbelbestemming een andere naam heeft.  
Indien op *vrijwillige* basis een boot wordt verplaatst, kan met behulp van de wijzigingsbevoegdheid het gewenste doorzicht vastgelegd worden in een wijzigingsplan. Een dergelijke verplaatsing gebeurt op vrijwillige basis; er is geen sprake van een actief verplaatsingsbeleid van het stadsdeel. Dit zal in de plantoelichting worden verduidelijkt.  
In het geval van J. Israelskade 20K en 22 K is aan weerszijden van de huidige woonboten extra ligruimte gecreëerd doordat het vlak met de aanduiding 'ligplaats' groter is dan de huidige ligplaats van de bestaande boten. Door deze extra ruimte kunnen de boten enkele meters worden verplaatst waardoor ze uit het doorzicht zouden komen te liggen.  
Ter vermindering van enige onduidelijkheid kan de bepaling dat de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' primair is ten opzichte van de bestemming 'Water' wordt geschrapt, omdat deze bepaling materieel geen toegevoegde waarde heeft. In artikel 4.3.8 onder a wordt voldoende duidelijk geregeld wat de dubbelbestemming voor consequenties heeft voor ligplaatsen.
- Er is geen onduidelijkheid over wat onder doorzichten wordt verstaan. In paragraaf 6.1 van de plantoelichting is voorts uitdrukkelijk beschreven dat verplaatsing van woonboten ten gunste van de doorzichten op vrijwillige basis zal gebeuren en dat het stadsdeel niet zelf actie tot verplaatsing over zal gaan.  
Onder nautische bezwaren moet worden verstaan dat de scheepvaart wordt belemmerd. Dat is niet aan de orde indien een woonboot langs een schuin talud zou zijn afgemeerd. Het



bestemmingsplan staat voorts niet in de weg aan aanpassingen van de oever als daartoe aanleiding zou bestaan.

Bovenal geldt dat de zienswijze is ingegeven door de vrees dat het stadsdeel door middel van bestuursdwang verplaatsing zou afdwingen. Zoals onder a reeds aangegeven is die vrees onterecht.

#### Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De bepaling dat de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' primair is ten opzichte van de bestemming 'Water' wordt geschrapt.

#### **16. Adressant 16**

##### Zienswijze:

Adressant verwijst naar de reactie die is ingebracht bij de inspraak (adressant nummer 31 in de beantwoording van de inspraak over het voorontwerpbestemmingsplan). Daarin is bezwaar gemaakt tegen het wegbestemmen van de vergunde woonboot die een terrasboot vervangt op Amsteldijk 731A. Volgens adressant is dit in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds het geval.

- a. Adressant geeft aan dat voor het adres Amsteldijk 731B een vergunning is verleend voor het innemen van een ligplaats. Adressant stelt dat de pas vergunde woonboot onder het nu voorliggende ontwerp bestemmingsplan 'Water in de Pijp' wordt wegbestemd. Het overgangsrecht biedt volgens adressant te weinig zekerheid om de verkregen rechten voor een woonboot veilig te stellen. Verzocht wordt daarom, in het kader van de rechtszekerheid, zowel het kavel als de bestemming van de vergunde woonboot als zodanig op te nemen.
- b. Ten aanzien van het kavel dient tevens te worden opgenomen dat ter plaatse een woonboot met een lengte van 17,00 meter, een breedte van 6,00 meter en een hoogte van 4,00 meter is toegestaan (overeenkomstig de verleende vergunning), ook als het geen herbouw na schade betreft. Anders ontstaat voor adressant en aanzienlijke waardedaling. Bovenstaande geldt temeer omdat er op grond van het thans vigerende bestemmingsplan geen planologische beletselen waren om ter plaatse een woonboot toe te staan dan wel beletselen waren om ter plaatse een woonboot met de nu vergunde omvang toe te staan. In planologische en stedenbouwkundige zin is er onvoldoende aanleiding om ter zake van de vergunde ligplaats af te wijken van het huidige regiem.
- c. Gelet op het feit dat vanaf 1 mei 2010 de stadsdelen Oud-Zuid en Zuideramstel zijn gefuseerd, wordt voorgesteld in het ontwerp bestemmingsplan zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de regels zoals deze golden bij het voormalige stadsdeel Zuideramstel. In Zuideramstel wordt een gemiddelde hoogte van 3 meter gehanteerd en is voorzien in de mogelijkheid om terrassen van maximaal 15 m<sup>2</sup> buiten het woongebied van het kavel te plaatsen. Adressant verzoekt een bepaling hieromtrent op te nemen.
- d. Adressant meent dat terrasboten, die in het nieuwe bestemmingsplan worden toegestaan (zoals Amsteldijk 730), met een vast kavel moeten worden aangeduid, en wel buiten het gebied dat op de plankaart als 'woongebied' wordt aangeduid. Een vaste aanduiding voorkomt het schuiven van terrasboten en/of woonboten waardoor de uitzichtlijnen verdwijnen.  
Als gevolg van het volledig loslaten van de huidige kavelindeling onder het vigerende bestemmingsplan wordt er op geen enkele wijze zekerheid geboden ten aanzien van het feit dat de huidige afstanden tussen de verschillende woonboten c.q. terrasboten wordt gehandhaafd. De huidige kavelindeling biedt op dit punt wel houvast. Adressant betwijfelt of het stadsdeel kan garanderen dat de huidige afstand tussen de woonboten gewaarborgd blijft. Daarom wordt verzocht een bepaling hieromtrent op te nemen.
- e. Adressant vraagt zich af hoe het stadsdeel nieuwe aanvragen voor woonboten zal gaan behandelen, als een kavelindeling ontbreekt. Het intekenen van kavels zorgt wel voor de noodzakelijke rechtszekerheid en duidelijkheid.

Het thans voorliggende ontwerp bestemmingsplan doet volgens adressant onvoldoende recht aan de feitelijke situatie en dient een passende bestemming te bieden voor de huidige vergunninghouders. Verzocht wordt het ontwerp bestemmingsplan aan te passen conform de in de zienswijze genoemde punten.

Beantwoording:

- a. Het ontwerpbestemmingsplan is na de inspraakfase aangepast om de verleende vergunning te respecteren. De daartoe gehanteerde diepte van de aanduiding is ter plaatse 19 meter vanaf de wal, gelijk aan woonark nr. 732B. Dit had 17 meter moeten zijn. Naar aanleiding van zienswijze nummer 8 wordt het bestemmingsplan hierop aangepast. De verleende ligplaatsvergunning wordt daarmee gerespecteerd en niet wegbestemd.
- b. In artikel 4.3.8 onder b is geregeld dat bestaande afwijkingen in lengte en breedte behouden mogen blijven, ook na vervanging. Voor de hoogte geldt niet een dergelijke afwijkmogelijkheid. Vervanging van een ark met een hoogte van meer dan 2,5 meter door een nieuwe ark met gelijke/vergelijkbare hoogte is alleen toegestaan in het geval van een calamiteit. Het bestemmingsplan De Pijp 2005 trad in werking in maart 2007 en leidde ten opzichte van het daaraan voorafgaande plan tot een verruiming van de hoogtebepaling voor arken. Al na korte tijd bleek dat dit een ongewenste situatie is. In mei 2009 is in de Keuzenotitie bestemmingsplan Water in de Pijp vastgesteld dat een nieuw bestemmingsplan in procedure moest worden gebracht om de ongewenste planologische mogelijkheden te repareren en op 24 maart 2010 werd een voorbereidingsbesluit genomen. Het ontbreken van planologische beletselen in het geldende bestemmingsplan wordt daarom nu hersteld. Vervanging anders dan in het geval van calamiteit door hogere arken dan 2,5 meter is vanuit planologisch oogpunt dan ook onwenselijk.
- c. De fusie van stadsdelen is niet van invloed op het in dit plangebied gewenste ruimtelijke beleid. Het ontwerpbestemmingsplan is ter visie gelegd na de fusie en vaststelling van het plan wordt gedaan door de huidige stadsdeelraad van het stadsdeel dat is ontstaan na de fusie.
- d. In de bestemmingsplantoelichting is in paragraaf 6.1, alsook in de beantwoording van gelijklopende inspraakreacties, gemotiveerd waarom de systematiek van waterkavels wordt vervangen. De zienswijze leidt niet tot nieuwe inzichten of argumenten.
- e. Nieuwe ligplaatsvergunningen zullen worden verleend op basis van het nieuwe bestemmingsplan en de daarmee overeenstemmende vervangingsrichtlijnen. Bij de vaststelling van ligplaatsen neemt het stadsdeel tegenwoordig, als onderdeel van de nummerbeschikking, nog een ander soort besluit, te weten de 'vaststelling en afbakening'. Daarin wordt aangegeven waar de ligplaats zich bevindt, inclusief een kaartje van de ligplaats. Ligplaatsvergunningen staan open voor bezwaar en beroep, zodat degene die in zijn belang wordt getroffen of meent in zijn belang te worden getroffen rechtsbescherming geniet.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

**17. Adressant 17**

Zienswijze:

De Provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat het voorliggende ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding is tot het indienen van zienswijzen.

Beantwoording:

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

**18. Adressant 18**

Zienswijze:

De reactie Waternet bevat drie hoofdpunten.

- a. Volgens Waternet ontbreekt in het geschetste beleidskader een expliciete verwijzing naar het Bevoegd gezag Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en geconstateerd wordt dat niet in alle gevallen de vigerende wetten en beleidsdocumenten zijn beschreven. Verzocht wordt een zorgvuldige beschrijving van de bestaande wet- en regelgeving ten aanzien van de waterthema's op te nemen en de eventuele consequenties van dit beleid en de wet- en regelgeving specifiek weer te geven.
- b. Volgens Waternet ontbreekt het aan een verwijzing naar de beperkingen die gelden voor de diepte van woonschepen. Verzocht wordt daartoe een tekst op te nemen;

- c. Aangegeven wordt dat direct ten westen en noorden van het plangebied een secundaire indirecte waterkering ligt. Verzocht wordt deze op de plantekening(en) aan te geven.

Beantwoording:

- a. Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen;  
b. Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen;  
c. Er is geen planologische aanleiding om waterkeringen buiten het bestemmingsplan te regelen. Het bestemmingsplan staat de instandhouding en het beheer daarvan niet in de weg.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van de *toelichting* van het bestemmingsplan.

**19. Adressant 19**

Deze zienswijze is buiten de termijn van de (hernieuwde) terinzagelegging ontvangen en daarom niet ontvankelijk verklaard. De zienswijze is ambtshalve van antwoord voorzien.

Zienswijze:

Uit het ontwerpbestemmingsplan zou niet blijken dat een bureauonderzoek ten aanzien van archeologie zou zijn uitgevoerd. Verzocht wordt, indien niet reeds is geschied, dit onderzoek alsnog uit te voeren en de resultaten daarvan in de bestemmingsplanregeling en toelichting op te nemen.

Beantwoording:

Het ontwerpbestemmingsplan is conserverend van aard en sluit nieuwe bebouwing uit, behalve de bouw van steigers. In de plantoelichting is van het ontwerpbestemmingsplan staat dat nader onderzoek niet nodig is omdat het hier een volledig op het behoud van de bestaande situatie gericht bestemmingsplan betreft. Op grond van het geldende bestemmingsplan waren bovendien al geen archeologische belemmeringen om steigers te bouwen.

Op basis van de door Bureau Monumentenzorg & Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam gepubliceerde Archeologische Signaleringskaart Amsterdam (ASA), kaartblad Stadsdeel Zuid, blijkt dat er:

- in de Singelgracht aanleiding is tot het uitvoeren van bureauonderzoek bij ingrepen dieper dan de waterbodem; en
- in de overige wateren die binnen het bestemmingsplan Water in de Pijp vallen alleen aanleiding is tot het uitvoeren van bureauonderzoek bij ingrepen groter dan 10.000 m<sup>2</sup> en dieper dan de waterbodem.

In het aangrenzende bestemmingsplan 'Museumkwartier en Valeriusbuurt', welk ontwerp onlangs eveneens ter visie heeft gelegen, is voor het water van de Boerenwetering en (delen van) de Stadhouderskade een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen waarin een archeologisch beschermingsregime is opgenomen. Naar aanleiding van de zienswijze wordt het bestemmingsplan 'Water in de Pijp' aangepast door de in bestemmingsplan 'Museumkwartier en Valeriusbuurt' opgenomen dubbelbestemming toe passen in de Boerenwetering, de Amstel en het Amstelkanaal. Voor de Singelgracht wordt naar aanleiding van de ASA een strengere regeling toegepast.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het ambtshalve aanpassen van het bestemmingsplan. Er worden twee nieuwe dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' geïntroduceerd.

**Nota van Wijzigingen  
bestemmingsplan 'Water in de Pijp'**

Versie gewijzigde vaststelling 25 mei 2011

**1. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen**

- **Zienswijze Adressant 1**

De legale steigers van Amsterdam Canal Cruises worden op de verbeelding ingetekend en in de planregels wordt de formulering van artikel 4.2.1 onder b daarop aangepast.

- **Zienswijze Adressant 3, onderdeel d**

De breedte van de aanduiding 'ligplaats' wordt op de verbeelding verkleind tot 4,25 meter zodat een doorvaartprofiel van 13 meter wordt gegarandeerd.

N.B. Bij de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan (25 mei 2011) heeft de stadsdeelraad van stadsdeel Zuid, bij wijze van amendement nr. A36-2011 (zie hierna), besloten deze ligplaats te verplaatsen naar de brug over de Singelgracht ter hoogte van het Oosteinde/de Hemonystraat.

- **Zienswijze Adressant 8**

De diepte van de aanduiding op de verbeelding voor woonark nr. 731B wordt teruggebracht van 19 meter naar 17 meter, overeenkomstig de verleende vergunning.

- **Zienswijze Adressant 9**

De oppervlaktemaat van vloten wordt in de planregels in artikel 4.3.6 verruimd tot 12 m<sup>2</sup> per boot.

- **Zienswijze Adressant 10, onderdeel a en b**

Langs de Amstel wordt, gezien de afwijkende situatie ten opzichte van de andere wateren in het plangebied, de oppervlaktemaat van steigers wordt verruimd tot 20 m<sup>2</sup> per boot. Hiertoe wordt in de planregels artikel 4.2.1 onder a aangepast.

De ligplaats voor een bedrijfsboot/hotelboot komt te vervallen, daarvoor in de plaats wordt een ligplaats voor een woonboot toegestaan. Dit leidt tot aanpassing van de verbeelding door het laten vervallen van de betreffende aanduidingen (sh-h) en (sw-bb) en aanpassing van de planregels door het vervallen van artikel 4.3.2 onder c.

- **Zienswijze Adressant 15, onderdeel b**

De bepaling dat de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' primair is ten opzichte van de bestemming 'Water' wordt geschrapt.

- **Zienswijze Adressant 18, onderdelen a en b**

De plantoelichting wordt aangepast door in het geschetste beleidskader een expliciete verwijzing te doen naar het Bevoegd gezag Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en (voor zover relevant) de beschrijving van vigerende wetten en beleidsdocumenten aan te vullen / te actualiseren. Voorts wordt de plantoelichting aangevuld door een verwijzing op te nemen naar de beperkingen die gelden voor de diepte van boten.

## 2. Ambtshalve wijzigingen

### Regels

- In artikel 1 Begrippen is onder 1.8 archeologisch rapport de tekst "Verbroken kruisverwijzing" geschrapt.
- **Zienswijze Adressant 3, onderdeel b**  
De aard van de opslag onder de Torontobrug wordt nader gespecificeerd zodat brandbare en ontplofbare stoffen worden uitgesloten. Hiertoe wordt in de planregels artikel 3.3.1 aangevuld.
- In artikel 4.3.1 onder a. 3 is aan de tekst toegevoegd dat het hier gaat om "passagiersvaartuigen niet zijnde rondvaartboten".
- **Verleende vervangingsvergunningen die nog niet zijn omgezet in een ligplaatsvergunning**  
In artikel 4.3.8 wordt geregeld dat een aantal uitzonderingen op de maatvoering bij recht zijn toegestaan, mits deze uitzonderingen voortkomen uit ligplaatsvergunningen die zijn verleend voor de dag van in werkingtreding van het bestemmingsplan. Dit miskent echter de systematiek van vervanging van boten: eerst wordt een vervangingsvergunning verleend en indien de vervangende boot binnen een jaar wordt geplaatst en deze voldoet aan de eisen van de vervangingsvergunning, dan wordt voor de nieuwe boot een ligplaatsvergunning afgegeven. Er ontstaat dus al een recht op basis van afgegeven vervangingsvergunningen. Daarom wordt in artikel 1 een definitie van ligplaatsvergunning opgenomen. Daarin wordt geregeld dat onder het begrip ligplaatsvergunning tevens wordt verstaan een geldende vervangingsvergunning. Ook wordt artikel 1 aangevuld met het begrip vervangingsvergunning. Tenslotte wordt in één geval waar een schip wordt vervangen door een ark (Amsteldijk 728A) de verbeelding aangepast op dit gegeven.
- **Artikel 4.3.8**  
Ter verheldering van de regeling is de formulering van artikel 4.3.8 lid b. en c. aangepast.
  - lid b: het tweede deel van lid b. is als volgt aangepast:  
"[...], deze ligplaats blijven innemen, mits de afwijking ten opzichte van het bepaalde in artikel 4.3.4 niet wordt vergroot, en de boot vervangen door een andere boot met een gelijke of kleinere lengte en/of breedte."
  - lid c.: het tweede deel van lid c. is als volgt aangepast:  
"[...], deze ligplaats blijven innemen, mits de afwijking ten opzichte van het bepaalde in artikel 4.3.4 niet wordt vergroot, tot het moment dat de betreffende boten worden vervangen."
- **Wijzigingsbevoegdheid artikel 4.5 onder b**  
Ter vermijding van misverstanden wordt de plantoelichting in paragraaf 6.2.5 aangevuld met de tekst dat de wijzigingsbevoegdheid op grond van artikel 4.5 onder b betrekking kan hebben op zowel woonschepen als woonarken.
- **Zienswijze Adressant 19**  
Er worden twee nieuwe dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' geïntroduceerd.
- **Gebruik aanlegsteigers**  
In de regels zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:
  1. - In de bestemming Water, artikel 4.2.1: lid b is lid c geworden;  
- Artikel 4.2.1 lid b is toegevoegd: "Ter plaatse van de aanduiding "aanlegsteiger" (as) met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter";
  2. Artikel 4.2.1 lid c is toegevoegd dat de steigers "met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter" uitsluitend zijn toegestaan [...].

- **Opslag onder Torontobrug**

In de regels is de volgende wijziging doorgevoerd:

In de bestemming Verkeer, in artikel 3.2.1 onder c1, is toegevoegd: "in combinatie met de aanduiding "brug" (br)."

### **Verbeelding**

- **'t Smidtje**

Naar aanleiding van de verlening van ligplaatsvergunningen worden verbeelding en planregels zodanig aangepast dat de verleende vergunningen worden overgenomen. Dit leidt tot drie aanpassingen:

1. verplaatsing van een steiger naar het noorden;
2. toevoegen van een ligplaats voor één rondvaartboot bij deze steiger;
3. aanpassing van de begrenzing van de aanduiding 'ligplaats' ter plaatse van Ruysdaelkade 174.

- Op de verbeelding is op kaartblad 1.A de op- en afstapsteiger steiger van Canal Bus ingetekend (tegenover stadhouderskade 115).
- Op de verbeelding is op kaartblad 1.D de lijn die de breedte aangeeft van de aanduiding 'ligplaats' ter hoogte van Amsteldijk 728A aangepast door deze lijn recht te trekken. Daardoor wordt hier één breedte aangehouden tot aan de volgende zone (zijnde Amsteldijk nr. 727).

### **Toelichting**

- Op p. 29 is in de eerste zin van de paragraaf "Wateragenda" de tekst "en de stadsdelen" geschrapt.
- Aangezien Waternet een zienswijze heeft ingediend, is op p. 34 de laatste zin van de eerste alinea "Waternet heeft mondeling te kennen gegeven in te stemmen met het bestemmingsplan" geschrapt.
- **Flora & Fauna Torontobrug**  
Op pagina 36 van de plantoelichting is de laatste alinea van paragraaf 5.2 Natuur vervangen door de volgende tekst:  
"In 2009 zijn alle kades van de Amstel op muurplanten onderzocht door de Dienst Ruimtelijke Ordening. Bij de Torontobrug zijn toen geen beschermde planten waargenomen. Op termijn kunnen er echter zowel beschermde plant- als diersoorten voorkomen. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient de Gedragscode Flora- en faunawet (2009) van de gemeente Amsterdam te worden opgevolgd. Daarin is opgenomen dat ontheffing van de Flora- en faunawet voor bepaalde soorten vereist is. Als de gedragscode wordt gevolgd, geldt voor een aantal soorten dat geen ontheffing nodig is."
- **Gebruik aanlegsteigers**  
Op p. 20 van de plantoelichting is een korte toelichting toegevoegd op de wijziging ten aanzien van het gebruik van aanlegsteigers.
- **Opslag onder Torontobrug**  
Op p. 20 van de plantoelichting is een korte toelichting toegevoegd op de wijziging ten aanzien van het de opslag onder Torontobrug.

### 3. Wijzigingen o.g.v. aangenomen amendementen

Bij de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan door de stadsdeelraad op 25 mei 2011 zijn twee amendementen aangenomen. Op grond van deze amendementen zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Amendement A35-2011
  - Verbeelding

Bij de ligplaatsen t.o. Ruysdaelkade 173-185 (Bloemenboot) in het aanduidingsvlak van de ligplaatsen de bestaande steiger intekenen met de aanduiding “aanlegsteiger” (as).
  - Regels

In de bestemming Water, aan artikel 4.3.1 onder lid 6 toe te voegen: uitgesloten ter plaatse van de aanduiding “ligplaats” (lp) in combinatie met de aanduiding “detailhandel”(dh), “specifieke vorm van water – bedrijfsboot” (swa-bb), en “specifieke vorm van water – rondvaartboot” (swa-rvb).
  - Toelichting

De toelichting bij het amendement is kort opgenomen op p. 20 van de plantoelichting.
- Amendement A36-2011
  - Verbeelding
    - Bij de hoek Stadhouderskade/Amsteldijk (bij de Torontobrug) op de verbeelding aan de Stadhouderskade bij het aanduidingsvlak de aanduidingen “ligplaats” (lp), “laad- en losplaats”(ll), “specifieke vorm van water – bedrijfsboot” (swa-bb) en “maximum aantal boten” (s 1) te laten vervallen.
    - Onder de Torontobrug aan de Amsteldijk, direct rechts van het aanduidingsvlak “opslag” (op), een aanduidingsvlak op te nemen met de aanduiding (ll).
    - Aan de Stadhouderskade tegen de brug naar het Oosteinde een aanduidingsvlak op te nemen met de aanduidingen “ligplaats” (lp), “specifieke vorm van water – bedrijfsboot” (swa-bb) en “maximaal aantal boten” (s 1).
  - Regels
    - In de bestemming Verkeer, in artikel 3.1, toe te voegen: k. laden en lossen;
    - In de bestemming Verkeer toe te voegen: Art. 3.3.2:
      - a. Laden en lossen is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'laad- en losplaats'
      - b. Ter plaatse van de aanduiding 'Laad- en losplaats' is uitsluitend het laden en lossen van goederen toegestaan;
    - In de bestemming Water, te schrappen: Artikel 4.3.2 d.
  - Toelichting

De toelichting bij het amendement is kort opgenomen op p. 20 van de plantoelichting.