

Nota beantwoording Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid

I	Zienswijzen		
1.	<i>R. van Engeland Kloosterstraat 100 1115 BN Duivendrecht Brief d.d. 3 maart 2013</i>	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp
a.	Van Engeland stelt dat de verkeerseffecten van de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid naar een hoogte van maximaal 45 meter niet zijn meegenomen. Hij pleit ervoor in geval van handhaving van deze wijzigingsbevoegdheid aan de voorwaarden toe te voegen dat de verkeersafwikkeling in voldoende mate gewaarborgd blijft.	De effecten op de verkeersafwikkeling ten gevolge van de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in één of meer concrete gevallen zijn niet reeds op voorhand te voorspellen. Dit wordt bepaald door het specifieke (bouw)plan. Teneinde te verzekeren dat dit aandacht zal krijgen wordt de wijzigingsbevoegdheid in de gevraagde zin aangepast.	Het bepaalde in artikel 19, lid 1, zal in de gevraagde zin worden aangevuld. De aanvrager zal worden verplicht met betrekking de verkeerskundige aspecten van het (bouw)plan een rapport te overleggen waarmee naar het oordeel van het gemeentebestuur genoegzaam wordt aangetoond dat de verkeerseffecten aanvaardbaar zijn. Dit zal overigens ook worden gevraagd waar het gaat om de externe veiligheid, de luchtkwaliteit en het geluid.
b.			
2.	<i>Exploitiemaatschappij H.Q. BV en G-Star Raw CV vertegenwoordigd door Houthoff Buruma, mr A.M.M. Ferwerda Postbus 1507 3000 BM Rotterdam Brief d.d. 29 maart 2013</i>	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp
	HQ e.a. stellen dat de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid naar maximaal 45 meter hoog ten koste zal gaan van de zichtbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de nieuwbouwlocatie van het hoofdkantoor van G-Star. Een hoogte van 45 meter zou ook in algemeen stedenbouwkundig opzicht niet te rechtvaardigen zijn. HQ e.a. willen de wijzigingsbevoegdheid geschrapt hebben en de maximale hoogte voor de nieuwbouw van BMW-Mini op het naastgelegen terrein beperkt hebben.	Er is door de gemeente nooit de verwachting gewekt dat er uitsluitend voor de nieuwbouw van G-Star medewerking zou worden verleend aan overschrijding van de bouwhoogte. Integendeel, in de Ruimtelijk Programmatisch Onderlegger (waaruit door G-Star wordt geciteerd) wordt uitgegaan van een flinke verdichting die hoogstwaarschijnlijk zal leiden tot het toestaan van hogere bebouwing dan nu het geval is. Naar het oordeel van de gemeente is er nog steeds sprake van een unieke zichtlocatie gelegen direct bij de aansluiting van de A10/A2 ("knooppunt Amstel"). Toepassing van de bedoelde wijzigingsbevoegdheid zal niet tot gevolg hebben dat het zicht vanaf het knooppunt Amstel op de locatie van G-Star zal worden weggenomen. De ligging is ook redelijk solitair. Op de gronden direct gren-	Geen

		zend aan het pand mag geen hoge bebouwing worden opgericht. Tussen het pand van adressant en de percelen waarop een bouwhoogte van 45 meter bij wijziging kan worden toegestaan ligt bovendien de Duivendrechtsevaart. De aangrenzende (aan de andere zijde van de Duivendrechtsevaart) nieuwbouw van BMW/Mini zal maximaal 20 meter hoog zijn en derhalve lager zijn dan de nieuwbouw van G-Star (zie ook de onderstaande beantwoording van de zienswijze van Borghese Real Estate BV).	
	Er zijn volgens HQ e.a. geen zwaarwegende argumenten voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde groepsrisico.	Adressant is van oordeel dat de economische belangen die gemoeid zijn met het vergroten van de bouwhoogte het overschrijdend van het groepsrisico niet rechtvaardigen. Voor de gemeentelijke motivering voor het overschrijden van het groepsrisico wordt allereerst verwezen naar het hieromtrent gestelde in de toelichting. De mening van reclamant wordt niet gedeeld. Het overschrijden van het groepsrisico kan in sommige gevallen toelaatbaar zijn. Dit is een afweging van Burgemeester en wethouders. Aangezien het hier gaat om een geringe overschrijding wordt deze aanvaardbaar geacht. Bovendien wordt een bouwhoogte van 45 meter niet als recht toegestaan, maar gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid. In de wijzigingsregels is bepaald dat een rapport moet worden overlegd waarin is aangegeven hoe wordt omgegaan met de externe veiligheid. Daarover zal advies worden gevraagd van de brandweer. Deze advisering is verplicht. Met deze adviezen zal uiteraard rekening gehouden moeten worden.	Geen
3.	VMK CV vertegenwoordigd door Adviesbureau Haver Droeze, mr L. Haver Droeze Muurhuizen 165B 3811 EG Amersfoort Brief d.d. 14 april 2013	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp
a.	VMK heeft bezwaar tegen het maximaal bebouwingspercentage (80%) en tegen het ontbreken van afwijkingsbevoegd-	Deze opmerking is terecht. In het voorgaande bestemmingsplan is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen	Aan artikel 17 wordt toegevoegd dat het mogelijk is om met een omgevingsvergunning

	heid terzake.	om het bebouwde oppervlak per bouwperceel voor 100% te bebouwen, indien ten aanzien van de parkeerbehoefte voldoende voorzieningen worden getroffen. Ook in het voorliggende bestemmingsplan zal een dergelijke afwijkingsbevoegdheid worden opgenomen met voorwaarden ten aanzien van het parkeren en de verkeersafwikkeling.	het bouwperceel tot ten hoogste 100% te bebouwen, mits er wordt voldaan aan het vereiste van parkeren op eigen terrein.
b.	VMK heeft bezwaar tegen zijns inziens te geringe maximale hoogte (ook na planwijziging) gelet op Amsterdamse hoogbouwbeleid zichtlocaties. De wijzigingsbevoegdheid zou een te zware procedure zijn; een binnenplanse afwijkingsprocedure zou toereikend zijn.	Zie de onderstaande beantwoording van de zienswijze van Zuidpark.	Geen
c.	Het bestemmingsplan zou volgens VMK (meer) ruimte moeten bieden voor zelfstandige kantoren/kantoorfuncties.	Zie de onderstaande beantwoording van de zienswijze van Zuidpark.	Geen
4.	<i>Zuidpark BV, Iprem BV en Particulier Grondbedrijf Zuidpark BV Spaklerweg 52-54 1115 RH Duivendrecht Brief d.d. 16 april 2013</i>	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp
a.	Zuidpark e.a. hebben bezwaar tegen het niet opnemen van een interne ontsluitingsweg (tussen de Spaklerweg en de Willem Fenengastraat), parallel aan de A10. De aanleg van deze interne ontsluitingsweg vergroot de verkeersveiligheid op de Spaklerweg en zorgt (zo is ook uit verkeerskundig onderzoek gebleken) voor een optimale verdeling van het verkeer tussen de in-/uitgang aan de Spaklerweg en de in-/uitgang aan de Willem Fenengastraat. Deze ontsluitingsweg zou volgens Zuidpark e.a. dan ook in het bestemmingsplan moeten worden opgenomen.	Gebleken is dat er in de huidige situatie geen problemen zijn met de ontsluiting van Zuidpark. Dat kan anders worden wanneer er meer ontwikkelingen op het terrein gaan plaatsvinden. Indien de door adres-sant gewenste ontsluiting wordt gerealiseerd zullen er maatregelen getroffen moeten worden om de doorstroming op met name de Van Marwijk Kooijstraat te waarborgen. Ook is dan de leefbaarheid van de woonschipbewoners in het geding is. Bij concrete bouwplannen kan de ontsluiting opnieuw bezien worden.	Geen
b.	Zuidpark e.a. zijn van mening dat het schrappen in de Staat van Inrichtingen van kantoren voor openbaar bestuur een wezenlijke wijziging is die niet wordt gemotiveerd.	Er is geen sprake van een wezenlijke wijziging. Het gaat om het herstellen van een fout. Ook in het voorontwerp is immers reeds aangegeven dat zelfstandige kantoren niet worden toegestaan	Geen
c.	Zuidpark e.a. hebben er bezwaar tegen dat de maximale hoogte op de zichtlocatie aan de A10 beperkt is tot 45 meter waarbij dan bovendien aan niet objectief begrensde voorwaarden voor planwijziging moet worden voldaan. Volgens	Het (direct) toestaan van de gevraagde maximale bouwhoogtes is een te grote nieuwe ontwikkeling voor dit hoofdzakelijk conserverende bestemmingsplan. Daarnaast is het honoreren van het verzoek van	Geen

	Zuidpark e.a. is er voldoende ruimte voor hoogteaccenten tot 80 meter hoog. Dit zou aansluiten bij hoogteaccenten die mogelijk worden gemaakt op het aangrenzende (Amsterdamse) bedrijventerrein Overamstel. Bovendien maken dergelijke bouwhoogtes het mogelijk een uniek concept te ontwikkelen om het gebied een duidelijk gezicht te geven langs de A10 als werk- en ontmoetingsplek voor creatieve en duurzame bedrijvigheid.	adressant uit het oogpunt van goed bestuur niet wenselijk. De aanpassingen waarom wordt gevraagd zijn zo groot dat deze niet bij een gewijzigde vaststelling geregeld behoren te worden. Er heeft geen inspraak plaatsgehad over deze plannen evenmin is het mogelijk geweest om zienswijzen tegen deze plannen in te dienen. Bij een zorgvuldig proces hoort dit wel te gebeuren, zodat met de uitkomsten hiervan rekening kan worden gehouden in de besluitvorming. Daarbij wordt met name gedacht aan de consequenties van een dergelijke intensivering voor het verkeer. Hetzelfde geldt voor de milieu-implicaties van een dergelijke forse verhoging van de maximale bouwhoogte. Financieel zijn de plannen voor de gemeente niet haalbaar omdat er geen anterieure overeenkomst is gesloten en er geen exploitatieplan is. Er wordt daarom niet tegemoetgekomen aan deze zienswijze. De wijzigingsbevoegdheid is in ieder geval in die zin objectief begrensd dat de hoogte wordt begrensd en wel tot een objectief maximum van 45 meter. Er is geen sprake van een bestemmingswijziging qua functie. Gelet op de betrekkelijk geringe reikwijdte van de wijzigingsbevoegdheid behoeven minder vergaande eisen aan de (objectieve) criteria te worden gesteld. De criteria zijn gekoppeld aan wettelijke regelingen voor de genoemde aspecten (althans voor wat betreft drie van de vier criteria). In de "Overige regels" is bepaald dat als naar wettelijke regelingen wordt verwezen, dit de regeling betreft zoals die gold op het moment van terinzagelegging van het bestemmingsplan. De wettelijke regelingen waaraan moet worden voldaan, zijn daarmee gefixeerd en derhalve objectief bepaald. Wel zijn wij van mening dat de subleden die betrekking hebben op het bebouwingsbeeld en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden onvoldoende objectief zijn. Deze worden dan ook geschrapt. Om de objectiviteit te vergroten wordt voorts een onderzoeksverplichting toegevoegd. Verwezen wordt naar hetgeen naar aanleiding van de zienswijzen van reclamant Van Engeland is gesteld	
--	---	--	--

d.	Zuidpark e.a. zijn van mening dat de planregels voor haar terrein onduidelijk, inhoudelijk tegenstrijdig en onvoldoende gemotiveerd zijn. Zij wil één concept op haar gehele perceel kunnen realiseren en derhalve één bestemming. De keuze voor twee bestemmingen ("Gemengd" en "Kantoor") leidt tot onduidelijkheid gelet op het feit dat de verschillende functies op haar terrein door gebruikers van de gebouwen met de verschillende bestemmingen wordt benut. Zij wensen dat het terrein geheel wordt bestemd als "Gemengd" respectievelijk "Kantoor" waarbinnen onbeperkt kantoorfuncties respectievelijk gemengde functies kunnen worden toegestaan. Bovendien is volgens Zuidpark e.a. onduidelijk in hoeverre er ruimte is voor leisure en de commerciële exploitatie van een parkeerterrein. Tenslotte willen Zuidpark e.a. meer ruimte voor horecavoorzieningen.	Bestuurders van gemeenten en provincies uit de Stadsregio zijn in het kader van het Platform Regionaal Economische Structuur Metropoolregio Amsterdam ("PRES") akkoord gegaan met de Uitvoeringsstrategie 2010–2040 van het Platform bedrijven en kantoren ("Plabeka"). Daarin zijn afspraken gemaakt met betrekking tot de toenemende leegstand onder kantoren en bedrijventerreinen door nieuwbouw en aanpak van de al bestaande leegstand. De afspraken in het kader van de Uitvoeringsstrategie Plabeka bepalen dat niet zonder meer nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties gerealiseerd kunnen worden. Indien de programma's de afgesproken grenzen (>10ha voor bedrijventerreinen en >10.000 m² bvo voor kantoren) overschrijven moet eerst advies ingewonnen worden bij het PRES conform een bepaalde procedure. Het bestuurlijk overleg PRES neemt vervolgens een besluit in de vorm van een zwaarwegend advies aan de initiatief nemende gemeente. De gemeenten beloven dit besluit(advies) van het PRES te respecteren. Met het onbeperkt bestaan van kantoren op Zuidpark wordt het mogelijk om meer dan 10.000 m² bvo aan kantoorruimte te realiseren. Dit staat op gespannen voet met de afspraken die in het kader van de PLABEKA zijn gemaakt. Bovendien is de hiervoor genoemde procedure niet gevoerd. Er wordt daarom niet tegemoetgekomen aan deze zienswijze. Wel onderschrijft de gemeente de wens van adressant om in het kantoorpand meer functies te kunnen huisvesten. Om die reden wordt aan dit pand de bestemming "Kantoor - 2" gegeven. Binnen deze bestemming zullen, naast de kantoorfunctie, dezelfde mogelijkheden gelden als in de bestemming "Gemengd" (dus inclusief creatieve bedrijven en leisure). Daarmee is uitwisseling van functies binnen het terrein van adressant vergemakkelijkt. Het begrip "leisure" is in artikel 1 van de planregels ("Begrippen") uitvoerig omschreven. In artikel 5 ("Gemengd") is bepaald dat per vestiging maximaal 1500 m² leisure is toegestaan. Er kan ook worden verwezen naar paragraaf 4.4. ("Lei-	De zuidoostelijke hoek van het terrein van adressant krijgt de bestemming "Kantoor - 2" (inclusief creatieve bedrijvigheid en leisure). De regels bij de bestemming "Gemengd" worden in die zin verruimd dat twee horecavestigingen tot een oppervlakte van maximaal 100 m² per vestiging worden toegestaan.
----	--	--	---

		sure") van de plantoelichting. De mogelijkheid voor zelfstandige horeca zal binnen de bestemming "Gemengd" worden verruimd (tot maximaal twee vestigingen van ieder 100 m². Deze bestemming "Gemengd" voorziet overigens ook gelet op de toegestane vormen van bedrijvigheid (zie ook de Staat van Inrichtingen) eveneens in de mogelijkheid van een commerciële exploitatie van een parkeerterrein.	
5.	N. Wiesmeier Park Klinkenberg 43 2361 WZ Warmond Brief d.d. 16 april 2013	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp
a.	Wiesmeier stelt dat de verhoging van de maximale hoogte naar 45 meter ten koste zal gaan van bestaande bebouwing (in het bijzonder Pieter Braaijweg 2-4). Hij is van mening dat de mogelijkheid tot verhoging van maximale hoogte ook zou moeten gelden voor het pand Pieter Braaijweg 2-4.	De wijzigingsbevoegdheid voor de verhoging van de maximale bouwhoogte betreft ook het pand Pieter Braaijweg 2-4.	Geen
b.	Wiesmeier stelt dat de bestemming voor het pand Pieter Braaijweg 2-4 zou moeten worden verruimd (niet uitsluitend "bedrijf").	Er wordt niet aangegeven wat de verruiming zou moeten inhouden. De bestemming "Bedrijf" biedt zeer ruime mogelijkheden.	Geen
c.	Wiesmeier is van mening dat de beoogde bedrijfsactiviteiten op de huidige gemeentewerf (verkeers)voorzieningen noodzakelijk maken.	In het kader van de omgevingsvergunning voor BMW-Mini is onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie. De verkeerscommissie heeft ter zake positief geadviseerd. Dit betekent dat voor deze activiteit geen maatregelen getroffen behoeven te worden. Op dit moment is niet bekend welke overige bedrijfsactiviteiten zullen gaan plaatsvinden en dus ook niet of, en zo ja, welke maatregelen genomen zouden moeten worden.	Geen
6.	Metro Cash & Carry Nederland BV en Metro Properties BV ("Makro") Vertegenwoordigd door Bruins Koopman Architecten BV, ing. H. Bruins Van Heeksbleekslaan 1a 7522 LB Enschede Brief d.d. 16 juli 2013	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp
a.	Makro wil een specifieke planregeling (in regels en toelichting) voor deze specifieke "business to business" formule.	De Makro is een groothandel. Het maakt daarbij niet uit wat er wordt verkocht en hoeveel diversiteit er is in de aangeboden producten. Ook het al dan niet mogelijk maken van	Geen

		zelf afhalen maakt niet uit. Ook bij de Sligro en de Hanos is dat overigens mogelijk. Het gaat erom dat wordt voldaan aan het concept groothandel. Zolang dat het geval is hoeft er geen discussie te zijn over de aard van de activiteiten. De omschrijving van het begrip "groothandel" (begrepen onder "bedrijf") in artikel 1.27 van de regels omvat tevens het concept van de Makro. Een specifieke regeling wordt dan ook niet nodig geacht.	
b.	Makro wil een passende planregeling voor de zelfstandige La Place horecavestiging.	In artikel 3.4 van de planregels is aangegeven dat ondergeschikte horeca is toegestaan bij groothandels in de foodsector. Met ondergeschikt wordt bedoeld dat het restaurant als activiteit ondergeschikt is aan de bedrijfsvoering als groothandel in de zin van het aantal m². Hiermee wordt niets gezegd over de zelfstandigheid, namelijk de toegankelijkheid voor een ieder. Hiermee onderscheidt de toegestane horeca bij de groothandels in de foodsector zich als uitzondering van de horeca bij de overige bedrijven, waarbij het tevens moet gaan om "daarbij behorende horeca" hetgeen impliceert dat er geen zelfstandige horeca is toegestaan. Deze restrictie is niet opgenomen voor groothandels in de foodsector, hetgeen betekent dat zelfstandige horeca is toegestaan. Een specifieke regeling voor La Place wordt dan ook niet nodig geacht.	Geen
7	<i>Borghese Real Estate BV en BMW Amsterdam BV Vertegenwoordigd door LBP Sicht. M. Huizer, Postbus 1475 3430 BL Nieuwegein Brief d.d. 17 april 2013</i>	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp
a.	Borghese verzoekt de maximale bouwhoogte ter plekke van de beoogde nieuwe vestigingsplek van BMW/Mini te verhogen naar 19 meter (conform de aangevraagde omgevingsvergunning).	Akkoord.	De maximale hoogte als ter plekke aangegeven op de verbeelding is gewijzigd van 12 m naar 20 m.
b.	Borghese verzoekt het bestemmingsvlak/bouwvlak "Bedrijf - 1" te verruimen (conform de aangevraagde omgevingsvergunning).	Akkoord.	Het bestemmingsvlak "Bedrijf - 1" wordt ter plekke verruimd (ten koste van de bestemming "Groen")
8	<i>Gemeente Amsterdam (Projectbureau Zuidoostlob) Brief d.d.16 april 2013</i>	Gemeentelijk commentaar	Aanpassing t.o.v. ontwerp

a.	De gemeente Amsterdam benadrukt dat in het bestuurlijk overleg is afgesproken om het voorliggende bestemmingsplan binnen drie jaar te herzien.	Tijdens het bestuurlijk overleg met Amsterdam heeft de portefeuillehouder voorgesteld om de termijn van 10 jaar waarbinnen een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld te vervroegen. Er zijn echter geen toezeggingen gedaan. Er zal niet eerder dan na drie jaar na het onherroepelijk worden van het voorliggende bestemmingsplan worden gestart met het proces dat moet leiden tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.	Geen
b.	De gemeente Amsterdam stelt dat de kavel ten westen van de GVB kavel in het bestemmingsplan moet worden meegenomen. Deze kavel dient te worden opgenomen met de huidige bestemming openbaar groen. In de eerste herziening van het voorliggende bestemmingsplan zal dan kunnen worden onderzocht of het de bestemming "Bedrijf" kan krijgen	De desbetreffende kavel zal worden opgenomen in het bestemmingsplan met de bestemming "Groen" (en een aanduiding "vulpunt-lpg"). Tevens zullen de daarop aansluitende gronden tot aan de gemeentegrens worden opgenomen met de bestemming "Verkeer - 1" (conform het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere).	De verbeelding wordt aangepast.
c.	De gemeente Amsterdam is van mening dat een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. Er zal moeten worden geborgd dat de benodigde ingrepen in de openbare ruimte ook ten laste van de particuliere grondeigenaren komen, hetzij via een anterieure overeenkomst, hetzij via een exploitatieplan. In de huidige situatie financiert en voert Amsterdam het beheer en onderhoud van de openbare ruimte uit in het Amstel Business Park Zuid. Dit beheer dient getoetst te worden aan een op te stellen exploitatieplan teneinde te borgen dat de kosten niet onbeperkt op Amsterdam kunnen worden verhaald. Gezien het belang dat Amsterdam hieraan toekent, zal bij de in het voorgaande bedoelde herziening van dit bestemmingsplan binnen drie jaar een exploitatieplan dienen te worden opgesteld	Voorwaarde voor het opstellen van een exploitatieplan is dat de gemeente kosten maakt die nopen tot het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval maken wij alleen planontwikkelings- en onderzoekskosten. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening heeft dan geen exploitatieplan te worden opgesteld. Daarbij komt nog dat het maken van een exploitatieplan is gekoppeld aan het "bouwen" en niet aan beheer en onderhoud van wegen. Gezien het belang dat Amsterdam toekent aan dit onderwerp hebben wij deze conclusie nader laten onderbouwen. Gebleken is dat deze conclusie inderdaad de juiste is. De kosten van de in de zienswijzen genoemde werkzaamheden kunnen (deels) worden bekostigd uit erfpachtinkomsten (en reserveringskosten).	Geen

--	--	--	--

II	Zienswijzen met betrekking tot de woonschepenwoonschepen		
De volgende personen en bedrijven hebben een zienswijze ingediend over het onderwerp woonschepen: 1. Loogman Carwash d.d. 15 april 2013 2. Gemeente Amsterdam, Projectbureau Zuidoostlob d.d. 16 april 2013 3. Ondernemersvereniging ORAM d.d. 16 april 2013 4. Zuidpark BV d.d. 16 april 2013 5. TAXI-E (Taxi Electric) d.d. 17 april 2013 6. Dhr. A. Küppers (Joan Muyskenweg 31) d.d. 7 maart 2013 7. Dhr. D.D.A.J. Küppers (Joan Muyskenweg 33) d.d. 7 maart 2013 8. Dhr. / mw. N. Heida (Van der Madeweg 38A) d.d. 11 maart 2013 9. Mr. F.J.M. Kobossen namens dhr. J. Griffenjoen (Spaklerweg 54) d.d. 2 en 9 april 2013 10. Dhr. L. de Vroom en B. Gulien (Van der Madeweg 38c) d.d. 4 april. Dhr. De Vroom heeft ook mondeling ingesproken bij de vergadering van de raadscommissie van 18 april. Zijn opmerkingen zijn hier meegenomen. 11. Mw. D. Schippers (Pieter Braaijweg 1 BOOT) d.d. 15 april 2013 12. Mr. P.W.M. Huisman namens dhr. P. Witte (Joan Muyskenweg 25d), dhr. en mw. M. Krumeich en A.J. Krumeich – de Boer (Joan Musykenweg 25c) en dhr. P.B.P. Witte (Joan Muyskenweg 25e) d.d. 17 april 2013 13. Habitat namens dhr. P. Krijnen (Spaklerweg 56) en R. Koelemeijer (Spaklerweg 58) d.d. 16 april 2013 14. Dhr. / mw. A. Bochem (Willem Fenengastraat 66) d.d. 18 maart 2013 15. Mw. T. Bakker (Willem Fenengastraat 64) d.d. 19 maart 2013 16. Familie Bosch (Willem Fenengastraat 52) d.d. 25 maart 2013 17. Dhr. J. van den Bos (Willem Fenengastraat 68) d.d. 2 april 2013 18. Dhr. A. Klaverstijn (Willem Fenengastraat 62) d.d. 4 april 2013 19. Dhr. en mw. N. en W. Bart (Willem Fenengastraat 50) d.d. 5 april 2013 20. Familie Beezhold (Willem Fenengastraat 48) d.d. 6 april 2013 21. B.P. van Beem / H. Roos (Willem Fenengastraat 46) d.d. 10 april 2013 22. Familie Eigenhuis (Willem Fenengastraat 54) d.d. 12 april 2013 De zienswijzen vallen grofweg in 3 groepen uiteen: A. Argumenten tegen legalisering van woonboten (nrs. 1 t.m. 5); B. Argumenten voor ruimere legalisering van woonboten (nrs. 6 t.m. 13); C. Argumenten voor ruimere regels inzake gebruik en bebouwing van de walkant bij woonboten (nrs. 14 t/m 20). Hieronder wordt op deze argumenten groepsgewijs gereageerd			
A.	De woonschepen aan de Willem Fenengastraat kunnen onder persoonlijk overgangsrecht worden gebracht, gelijk aan de overige langliggende woonboten in het gebied. De woonboten liggen er illegaal en het positief bestemmen belemmert de ondernemingen in de omgeving in hun bedrijfsvoering.	In de toelichting is uiteengezet waarom de ligplaatsen aan de Willem Fenengastraat wél, en de andere ligplaatsen niet worden gelegaliseerd. Er is sprake van in ruimtelijk en planologisch opzicht zeer verschillende situaties. De eventuele nadelige gevolgen voor de bedrijven aan de Willem Fenengastraat zijn naar verwachting minder groot dan de gevolgen naar aanleiding van legalisering van de andere ligplaatsen in het gebied, waar dan ook niet voor is gekozen. In de bijlage bij deze Nota wordt ons beleid ter zake	Geen

		(nogmaals) uiteengezet.	
	De argumenten die worden genoemd voor legalisering van de strook woonboten aan de Willem Fenengastraat, gelden ook elders, bijvoorbeeld aan de overkant van de Duivendrechtsevaart.	Het gaat het om een aantal factoren in onderlinge samenhang, die maken dat het intekenen van de strook ligplaatsen als een goede ruimtelijke ordening gezien kan worden. Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota. Aan de overkant van de vaart is geen sprake meer van het doortrekken van de strook ligplaatsen aan de Amsterdamse zijde van de Willem Fenengastraat. Bovendien grenst het water daar niet aan de openbare weg.	Geen
	De vergelijking met het Amsterdamse deel van de Willem Fenengastraat gaat niet op, omdat in dat gebied een transformatie van bedrijventerrein naar een woon/werkgebied is ingezet, en voor het ABP niet. Tevens is de geluidbelasting groter omdat de boten in Duivendrecht dicht bij de A10 liggen.	Het standpunt van Ouder-Amstel is dat het ruimtelijk verantwoord en goed inpasbaar is om de strook woonboten in het Amsterdamse deel door te trekken in Duivendrecht. Zoals in de bijlage wordt uiteengezet zijn de gevolgen voor de omringende bedrijven relatief beperkt, mede door de aanwezigheid van woonboten in Amsterdam, enkele tientallen meters verderop. Het argument over de geluidbelasting snijdt op zichzelf hout. In het kader van de Swungregelgeving is het positief bestemmen van de woonboten juridisch toegestaan, maar van een ideale situatie qua geluidsbelasting is inderdaad geen sprake. Volgens vaste rechtspraak (o.a. ABRS 17 november 2010, 201004504/1) moet een afweging worden gemaakt of een eventuele hoge geluidbelasting op een woonboot aanvaardbaar wordt geacht. Ouder-Amstel meent dat dit hier het geval is. Hoewel de geluidniveaus aan de gevel hoog zijn te noemen (zie het akoestisch onderzoek bij dit bestemmingsplan) is in de belangenafweging meer gewicht toegekend aan de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de strook ligplaatsen op grond van bovengenoemde argumenten.	Geen
	Een aantal woonboten ligt tegen of (deels) onder de A10 en de metrolijn. Dit is gevaarlijk. Het ontbreken van deze constatering in het advies van de brand-	De strook ligplaatsen aan de Willem Fenengastraat ligt tussen metrolijn en A10. Voor zover er wel woonboten (deels) onder de	Geen

	weer is een omissie.	metrolijn of de A10 liggen, bevinden deze zich niet op het grondgebied van Ouder-Amstel, of worden ze niet gelegaliseerd. De brandweer heeft advies uitgebracht vanuit het perspectief van hulpverlening. Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobronnen (LPG, vervoer gevaarlijke stoffen over spoor en weg en hoge druk aardgasleiding). Het beschrijft de mogelijke gevolgen van een ongeval. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het feit dat de woonschepen niet expliciet worden benoemd doet niets af aan dit advies, aangezien de voorgestelde maatregelen betrekking hebben op het gehele plangebied.	
	Op de plankaart bij het bestemmingsplan moet worden aangegeven welke boten onder het overgangsrecht vallen en voor welke boten bestuurlijke handhaving zal worden ingezet.	Op de plankaart (verbeelding) worden alleen de functies aangegeven die bestemd zijn. Daarom zijn de woonschepen aan de Willem Fenengastraat op de verbeelding opgenomen. Het feit dat de overige woonschepen niet op de verbeelding zijn aangegeven betekent dat ze niet zijn bestemd en te zijner tijd zullen moeten verdwijnen. Aangezien op dit moment niet precies bekend is welke boten wel en niet onder het overgangsrecht zullen vallen kan hierover niets in het bestemmingsplan worden opgenomen. Daarbij komt dat handhavend optreden een afzonderlijke belangenafweging vergt welke pas kan worden verricht na vaststelling van het bestemmingsplan. Tenslotte is het al dan niet handhavend optreden een kwestie van uitvoering, en dus niet van vaststelling, van het bestemmingsplan. Aan deze zienswijze kan derhalve niet tegemoet worden gekomen.	Geen
	De huidige bestemming ter plaatse van de woonboten aan de Willem Fenengastraat is "loswal". Door de woonboten te legaliseren wordt het gebruik als loswal illusoir gemaakt. Het gebruik van de kade voor bijvoorbeeld laden en lossen, of als opstapplaats voor elektrische taxi's zal vervallen.	In het ontwerp bestemmingsplan is in artikel 9 (Verkeer-2) bepaald dat de betreffende gronden zijn bestemd voor onder meer wegen en parkeervoorzieningen. Op deze bestemming is laden en lossen niet verboden. Ook artikel 11 (Water) verbiedt dergelijk gebruik niet. In het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977 was de aanduiding (dus niet de be-	Geen

		stemming) "loswal" ter plaatse opgenomen. Deze aanduiding had juridisch echter geen betekenis. De overige kades hadden namelijk de bestemming Handel en Industrie I en II, en op deze gronden was eveneens laden en lossen toegestaan. Dit verandert in het ontwerp bestemmingsplan niet (zie de artikelen 3 en 4). Overigens kan worden verwezen naar hetgeen hierboven is gesteld over de functieaanduiding "woon-schepenligplaats"; deze geldt in aanvulling op de bestemming en de eigenaar is niet verplicht om van deze functieaanduiding gebruik te maken. Indien de eigenaar (i.c. gemeente Amsterdam) de voorkeur geeft aan (gedeeltelijk) gebruik van de kade als loswal, dan is dat toegestaan. Tenslotte kan worden opgemerkt dat het stuk kade onder de metrolijn, gelegen in de gemeente Amsterdam, niet voor woonboten is bestemd en ook geschikt kan worden gemaakt als loswal.	
	Uit het ontwerp bestemmingsplan blijkt niet dat een deugdelijke afweging is gemaakt inzake het gebruik van de wal.	In het ontwerp bestemmingsplan hierover geen toelichting is opgenomen. De bebouwingsregels voor de wal zijn overgenomen van de regeling die in het bestemmingsplan Ouderkerkerplas voor de woonboten aan de Rondehoep Oost zijn opgenomen, namelijk bebouwing met een oppervalk van maximaal 10 m² per ligplaats met een ontheffingsmogelijkheid tot 20 m². Er is geen aanleiding om op deze locatie andere regels te stellen. Enerzijds kan gezegd worden dat het een locatie is waar landschapsschoon een minder grote rol speelt; anderzijds blijkt uit de ingediende zienswijzen blijkt dat ruime bebouwing leidt tot gevoelens van sociale onveiligheid.	Geen
	Door de compactheid van de walbebouwing is er vanaf de straatkant geen zicht op het water. Het levert een gevoel van sociale onveiligheid op waardoor veel werknemers, vooral 's avonds, niet met het openbaar vervoer durven te reizen.	Onderkend wordt dat hier een kans ligt op verbetering van de omgeving. Na vaststelling van het bestemmingsplan zal de gemeente zich dan ook inspannen om samen met alle partijen in het gebied te pogen tot afspraken te komen, waarbij in het oog gehouden moet worden dat een deel	Geen

		van de bouwwerken past binnen de bebouwingsregels van het ontwerp bestemmingsplan, zodat daartegen weinig kan worden ondernomen. Bovendien wil de gemeente aan de woonbootbewoners niet minder rechten toekennen dan aan anderen in de gemeente met een tuin. In het door Zuidpark aangehaalde beleid van gemeente Amsterdam is opgenomen dat Amsterdam "als grondeigenaar nadere voorwaarden" wil stellen op dit vlak. Die bevoegdheid heeft Amsterdam ook als eigenaar van het Duivendrechtse deel van de Willem Fenengastraat. De suggestie van Zuidpark om het Amsterdamse beleid integraal over te nemen kan niet worden gevolgd, alleen al omdat de gemeente Ouder-Amstel ter plekke geen grondeigenaar is.	
B.	Legalisering van ligplaatsen op andere locaties dan de Willem Fenengastraat is minder schadelijk voor de (uitbreidings)mogelijkheden van bedrijven dan het nu voorliggende plan.	Adressanten lijken uit te gaan van de feitelijke situatie, terwijl voor een bestemmingsplan de planologisch-juridische situatie van belang is. De ligplaatsen aan de Willem Fenengastraat grenzen aan de openbare weg, terwijl de andere locaties grenzen aan bedrijfs- of openbaar groenbestemmingen. Bovendien is de te legaliseren strook compact en blijft deze beperkt tot één locatie, waardoor de invloed op het bedrijventerrein in ruimtelijke zin eveneens beperkt blijft. Indien alle ligplaatsen gelegaliseerd worden, komt een groot deel van het gebied in een zone van enkele tientallen meters van een woonbootlocatie te liggen. Dit is ongewenst om de eerder genoemde redenen.	Geen
	Het gebied heeft zijn geschiktheid voor woonboten bewezen in de afgelopen tientallen jaren. Klachten zijn er niet. De gemeente heeft zelf nabij gelegen terreinen verhuurd als tuin / erf / verblijfsgebied.	Dat een situatie langere tijd bestaat rechtvaardigt op zichzelf niet de conclusie dat dit dus een ruimtelijk gewenste situatie is. Hiervoor is reeds beargumenteerd waarom Ouder-Amstel dit standpunt niet deelt. Dat er geen klachten zouden bestaan is in die zin onjuist, dat er meerdere zienswijzen zijn ingediend tegen het legaliseren van ligplaatsen. Bovendien is voor verschillende locaties een	Geen

		verzoek tot handhaving tegen één of meer woonboten ingediend door omliggende bedrijven. Er is dus wel degelijk sprake van een botsing van verschillende belangen, waartussen de gemeente een afweging dient te maken.	
	De woonboot is als adres geregistreerd in de Vastgoedregistratie volgens Wet BAG, de bewoners zijn in de gemeentelijke basisadministratie (GBA) opgenomen, er wordt roerende ruimte-belasting betaald (ozb voor woonboten). Hoe konden de bewoners weten dat de ligplaats niet legaal was.	Op zichzelf is dit geen onbegrijpelijk standpunt. Echter, in al deze gevallen gaat het om het registreren van c.q. betalen voor een feitelijk bestaande situatie. Zowel Wet BAG als GBA zijn gericht op het vastleggen van de situatie zoals die is, om een zo compleet en correct mogelijk bevolkingsregister te onderhouden en om alle bestaande adressen vindbaar te maken, onder andere voor nood- en hulpdiensten. Roerende ruimtebelasting is bedoeld om bewoners van de gemeente te laten bijdragen aan het, ook voor hen bedoelde, voorzieningenniveau. Geen van deze regelingen heeft gevolgen voor het antwoord op de vraag of een ligplaats legaal is of niet. Dat wordt geregeld in het bestemmingsplan. Gesteld noch gebleken is dat enig bevoegd orgaan van de gemeente op enig moment de indruk heeft gewekt dat een of meer ligplaatsen gelegaliseerd zouden worden.	Geen
	Er is sprake van ongelijke behandeling. Sommige boten buiten de Willem Fenengastraat lagen er al in 1981. Sommige boten aan de Willem Fenengastraat zijn van (veel) later.	Bij de vraag of ligplaatsen positief worden bestemd, spelen voornamelijk ruimtelijke argumenten. Op basis daarvan is gekozen voor het intekenen van de strook ligplaatsen aan de Willem Fenengastraat. De vraag hoe lang de momenteel aanwezige woonboten daar al liggen, is daarvoor niet relevant. Die vraag speelt wel een rol bij het vervolg ten aanzien van de niet-bestemde boten: indien zo'n ligplaats onder overgangsrecht valt, kan daartegen niet worden opgetreden. Valt zo'n niet-bestemde ligplaats niet onder het overgangsrecht, dan geldt de "beginselplicht tot handhaving": de gemeente moet dan handhavend optreden.	Geen
	De gemeente dient altijd eerst de moge-	Deze onderzoeksplicht is volgens	Geen

	lijkheden tot legalisering te onderzoeken, voordat wordt besloten om ligplaatsen niet positief te bestemmen.	vaste jurisprudentie onderdeel van de besluitvorming om al dan niet tot handhaving over te gaan. Zulk onderzoek zal het college in die fase ook verrichten. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan spelen met name ruimtelijke en planologische afwegingen een rol. Deze zijn reeds uiteengezet. Bovendien beschermt het overgangsrecht de reeds langer bestaande situaties, zodat in zekere zin de afweging wel degelijk wordt gemaakt.	
	Het wegbestemmen van een bestaande ligplaats dient geen doel, levert rechtsonzekerheid en planschade op. Dit geldt ook voor het bestaande gebruik van de wal.	Er worden geen ligplaatsen wegbestemd; immers, in het nu geldende bestemmingsplan zijn ook al geen ligplaatsen voor woonboten opgenomen. Voor het gebruik van de walkant geldt hetzelfde. Daarom zal geen sprake zijn van planschade. Voorstelbaar is dat investeringen in woonboten en ligplaatsen zijn gedaan die niet door verkoop kunnen worden terugverdiend. Dit is echter het gevolg van risico's die de eigenaren hebben genomen, niet van enig gemeentelijk handelen.	Geen
	In de afgelopen jaren zijn toezeggingen gedaan door enkele met name genoemde bestuurders en ambtenaren, waaruit woonbootbewoners hebben mogen afleiden dat hun ligplaats legaal was c.q. gelegaliseerd zou gaan worden.	Dossieronderzoek en navraag bij de betrokken bestuurder en ambtenaren heeft opgeleverd dat zij nimmer een dergelijke toezegging hebben gedaan. Wel is aan belanghebbenden desgevraagd het geldende bestemmingsplan uitgelegd en met name het daarin opgenomen overgangsrecht, waaronder - zoals eerder gesteld - meerdere ligplaatsen in het gebied al jaren vallen. Verdergaande toezeggingen zijn nooit gedaan. Overigens, mocht dit wel het geval zijn geweest, dan kan zo'n toezegging de gemeente niet binden, omdat betrokkenen niet gemandateerd waren. Slechts de gemeenteraad is bevoegd om te besluiten tot legalisering van een ligplaats in het kader van een bestemmingsplan.	Geen
	Niet valt in te zien waarom het overgangsrecht een persoonsgebonden karakter zou moeten hebben. Dit maakt de woonschepen onverkoopbaar en heeft daarmee een zeer nadelig effect voor de	Eerder is uitgelegd waarom ligplaatsen voor woonboten in dit gebied ongewenst zijn. De afgelopen tientallen jaren is echter een situatie gegroeid van een aantal	Geen

	eigenaren.	aanwezige boten. Hiervoor wenst en kan de gemeente de ogen niet (te) sluiten. Op grond van de wet en de rechtspraak dient overgangsrecht echter uitzicht te bieden op beëindiging van de ongewenste situatie. Omdat veel ligplaatsen al sinds 1981 onder het overgangsrecht van het geldende bestemmingsplan vallen, is duidelijk dat dit objectgebonden overgangsrecht niet tot beëindiging van die situatie leidt. Daarom staat de bestuursrechter niet toe om eenzelfde situatie opnieuw onder gelijksoortig overgangsrecht te brengen. De constructie die in dit bestemmingsplan is gekozen, is wel toegestaan (zie o.a. ABRS 31 maart 2010, LJN: BL9607, r.o. 2.4.4.). Dit is dus de enige manier om recht te kunnen doen aan opgebouwde verwachtingen zonder tot legalisering of onmiddellijke handhaving te hoeven overgaan.	
	Om voor het overgangsrecht in aanmerking te komen, moeten bewoners van de niet-bestemde woonboten aantonen dat zij al voor 1981 ter plaatsen woonden.	Dit is niet het geval. Het overgangsrecht van het geldende bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977 is objectgebonden, hetgeen inhoudt dat de woonboot er op het tijdstip van het van kracht worden moest liggen om onder het overgangsrecht te vallen. Pas in dit nieuwe bestemmingsplan is een object- én persoonsgebonden overgangsrecht ingevoerd. Het college onderkent dat een bijlage bij de informatiebrief aan de woonbootbewoners van februari 2013 enige verwarring kan hebben veroorzaakt, waarvoor excuses. De lijn van deze regeling is o.i. echter steeds helder geweest.	Geen
	Niet valt in te zien waarom bij een beroep op het overgangsrecht de bewijslast bij de mensen zelf wordt gelegd.	Dit is geen keuze van de gemeente maar standaard jurisprudentie. Echter, alle bewijzen die de gemeente reeds in bezit heeft over het verleden van de boten en de ligplaatsen, zal op tafel komen (luchtfoto's, correspondentie enz.).	Geen
	Geldt het persoonsgebonden overgangs-	Uit het ontwerp bestemmingsplan	Geen

	recht voor eigenaren of bewoners, bijvoorbeeld in gevallen waarin de boot wordt verhuurd?	kon dit inderdaad niet worden afgeleid. In het voorliggende voorstel is hierin voorzien door op te nemen dat het persoonsgebonden overgangsrecht van toepassing is op bewoners. Dit is immers het recht dat bescherming verdient, nl. het gebruik van het water door het bewonen van een woonboot.	
	Met de bewoners is onzorgvuldig gecommuniceerd. Een bewonersbrief, waarin is opgenomen dat de ligplaats van adressant niet wordt gelegaliseerd, is niet eens op naam gesteld. Bovendien is een brief aan de gemeente onbeantwoord gebleven (indiener dhr. de Vroom).	Voor de informatieavond van 26 februari 2013 zijn twee sets uitnodigingen verstuurd: één set voor de te legaliseren woonboten aan de Willem Fenengastraat en één set voor de bewoners van de overige schepen, omdat zij in een andere situatie verkeren. Uit deze zienswijze blijkt dat de bezorging correct is verlopen. Dhr. De Vroom kon bij die avond niet aanwezig zijn en heeft schriftelijk gereageerd bij brief d.d. 26 februari 2013. De wethouder heeft hierop persoonlijk gereageerd met een brief aan dhr. De Vroom, verzonden op 7 maart 2013. Het is dan ook niet duidelijk waarom dhr. De Vroom meent dat zijn brief niet is beantwoord.	Geen
	Meerdere adressanten hebben stukken ingediend waaruit moet blijken dat zij een beroep kunnen doen op het overgangsrecht.	Deze stukken komen aan de orde nadat het bestemmingsplan van kracht is geworden en het college moet beoordelen of tegen de niet-ingetekende woonboten handhavend opgetreden moet gaan worden. De stukken die reeds zijn ingediend, zullen dan worden benut.	Geen
	Handhavend optreden jegens een woonboot die al twintig jaar op zijn ligplaats ligt, maar niet onder het overgangsrecht valt, zal grote maatschappelijke en geestelijke gevolgen hebben.	Onderkend wordt dat gevallen als deze een zeer zorgvuldige benadering vergen. Het streven is zeker niet om een gezin met kleine kinderen dakloos te maken. Daar waar middelen voorhanden zijn om de negatieve gevolgen van handhaving te verzachten, zullen deze worden ingezet voor zover dit redelijk en passend is. Uiteindelijk geldt echter dat sprake is van een zowel ongewenste als onrechtmatige situatie, en dat deze beëindigd zal moeten worden.	Geen
C.	De bebouwing op de wal bij de ligplaats	In de loop der jaren is een veel-	Geen

	staat er al tientallen jaren. De maximale bebouwing van 10 m², door het college uit te breiden tot 20 m², is te weinig. De bouwwerken worden gebruikt voor allerlei verschillende doeleinden, zoals: garage om de auto in te parkeren, opslag voor ambulante handel, ontwerp en fabricage van luidsprekers en versterkers, fietsenstalling, was- en droogruimte, opslag van tuinmeubelen, ontwikkeling van materiaal voor film- en tv-producties, schoonheidssalon, hobbymatig sleutelen/knutselen e.d. De grootste gemene deler van de zienswijzen is dat meer oppervlak gewenst is.	heid aan bouwwerken opgericht waarin een veelsoortig gebruik plaatsvindt. Het gevolg van legalisering is vaak, en ook in dit geval, dat wordt geregeld wat wel en wat niet wordt toegestaan. Voor de bebouwingsnormen is aansluiting gezocht bij de andere bestemmingsplannen die in Ouder-Amstel van kracht zijn. Met name is gezien of er aanknopingspunten zijn om voor de walbebouwing in de Willem Fenengastraat andere normen te hanteren dan voor de woonboten aan de Rondehoep Oost, geregeld in het bestemmingsplan Ouderkerkerplas. De conclusie is, dat zo'n aanknopingspunt er niet is. Vanuit het oogpunt van rechtsgelijkheid zijn daarom dezelfde bebouwingsnormen opgenomen. Veel van het hierboven genoemde gebruik zal overigens binnen de functieaanduiding "woonschepenligplaats" zijn toegestaan, mede gelet op de reactie op de zienswijze hieronder. Overigens is in het betreffende artikel ambtshalve de wijziging opgenomen dat gebruik als "tuin" is toegestaan op de wal, daar waar de functie-aanduiding op de kaart is geplaatst.	
	Het bestemmingsplan zou ruimte moeten bieden voor bedrijf aan huis, gelet op het karakter van het gebied en op het feit dat veel mensen de walbebouwing al zo gebruiken.	In het ontwerp bestemmingsplan was voor de oever slechts bepaald dat daar bouwwerken ten behoeve van de ligplaats zijn toegestaan. Uit de ingediende zienswijzen komt naar voren dat veel bewoners behoefte hebben aan een vorm van bedrijf aan huis, waarbij zij met name doelen op de walbebouwing. Omdat de situatie juist in dit opzicht wel essentieel verschilt van die aan de Rondehoep Oost, wil het college aan deze wens tegemoet komen. Immers, het gaat hier om een bedrijventerrein en niet om een gebied met grote landschappelijke waarden. Voorgesteld wordt om een regeling voor bedrijf aan huis op te nemen in die zin dat zowel op het woonschip zelf als op het bijbehorende stukje oever bedrijf aan huis wordt mogelijk gemaakt, met enige beperkingen aangaande de categorieën van toegestane	De regels worden aangepast

		werkzaamheden en aangaande de leefbaarheid van de omgeving. Deze regeling is grotendeels overgenomen uit het bestemmingsplan Duivendrecht. De maximaal toegestane bebouwing verandert echter niet. Het is de bewoners toegestaan om een aanzienlijk deel (40%) van het gecombineerde oppervlak van walbebouwing en woonboot voor bedrijfsactiviteiten te benutten. Indien men meer ruimte nodig heeft, zal men elders werkruimte moeten huren of kopen. Dit is voor de overige woningbezitters in de gemeente niet anders. Indien het college handhavend moet optreden tegen bestaande te grote bebouwing zal een begunstigingstermijn worden gesteld die rekening houdt met de duur van de overtreding en de, mede op basis van het handhavingshaat in het verleden, gedane investeringen. Voor legalisering is echter geen aanleiding.	
	Momenteel is het aanzicht van de straat fraai. Als de nieuwe regels straks worden gehandhaafd zal een aantal bouwwerken afgebroken moeten worden en vervangen door nieuwe, hetgeen kan leiden tot verrommeling en verarming van het straatbeeld.	Hier kan de eerdere toezegging worden herhaald dat het college overleg tussen eigenaar (gemeente Amsterdam), bewoners en omliggende bedrijven wil faciliteren om tot verbetering van het straatbeeld te komen.	Geen
	Veel walbebouwing staat er al erg lang, in veel gevallen zelfs van voor 1981. Er zou een vorm van overgangsrecht op deze bebouwing van toepassing moet worden verklaard.	In het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977 is overgangsrecht opgenomen dat wel van toepassing is op gebruik (zoals het ligplaats innemen met een woonboot) maar niet op bouwen (zoals de bouwwerken op de oever). In tegenstelling tot de ligplaatsen, is deze bebouwing dus niet onder het toenmalige overgangsrecht gebracht. De nu geldende Wet ruimtelijke ordening schrijft expliciet voor hoe bouwovergangsrecht dient te luiden. Deze verplichte tekst lijkt geen ruimte te beiden voor een afzonderlijke regeling voor de onderhavige bouwwerken. Dit is ook overigens niet gewenst gelet op de belangen van de omliggende bedrijven en op het rechtsgelijkheidsbeginsel.	Geen

	Het gebruik van de walbebouwing voor het parkeren van de auto is noodzakelijk omdat de betreffende bewoner soms voor een noodoproep snel over de auto moet kunnen beschikken. Door de walbebouwing te gebruiken voor het stallen van de auto, kunnen bewoners bovendien ontkomen aan de enorme parkeerdruk op straat en wordt tevens een auto uit de openbare ruimte gehouden.	Gebruik van de oeverbebouwing als garage is toegestaan. Met een oppervlak van maximaal 20 m2 is dit ook realistisch. Naar verwachting zal in de eerste helft van 2014 ter plaatse betaald parkeren worden ingevoerd. De parkeerdruk zal daardoor flink afnemen. Bewoners van de woonboten komen voor een parkeervergunning in aanmerking.	Geen
	Vanwege de ligging van een ligplaats pal naast het metrostation, worden er vaak stenen gegooid, geschreeuw, geürineerd e.d. De gemeentelijke overheden doen hier niets tegen. De schuur c.q. afdak biedt hier wel bescherming tegen.	Hoewel begrip voor dit standpunt kan worden opgebracht moet worden geantwoord dat de walbebouwing hier niet voor is bedoeld. Bescherming tegen de genoemde overlast is geen argument dat er toe kan leiden dat de eerdergenoemde ruimtelijke overwegingen opzij worden gezet. Wel zal het college zich inzetten voor een oplossing van dit probleem, in het kader van de te voeren gesprekken over de inrichting van de straatkant.	Geen

III Ambtshalve wijzigingen

	<u>Verbeelding</u> • De taluds van de A10 en van de metrolijn/spoorlijn worden als "Groen" bestemd conform het voorgaande bestemmingsplan; • De sloot langs de spoorlijn wordt als "Water" bestemd conform het voorgaande bestemmingsplan; • Het bestemmingsvlak voor het kantoor van Blokker wordt aangepast aan de verleende bouwvergunning; • De Interbest reclamemast is voorzien van de "specifieke bouwaanduiding - reclamemast"; • De aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied" is gewijzigd in "wetgevingszone - wijzigingsgebied" • De aanduiding "Woonschepenligplaats" wordt verbreed, waardoor de tuinen bij de woonschepen ook onder deze aanduiding komen te vallen; <u>Regels</u> • Aan art. 3.1, sub p, is toegevoegd: "10. Flinsstraat 12: 2 bedrijfswoningen"; • Aan art. 3.1, sub q, is toegevoegd: "uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - reclamemast" met een bouwhoogte van 40 meter; • Aan art. 3.2, is sub b3 toegevoegd (onder vernummering volgende subleden): "bouwhoogte van reclame-uitingen 15 meter"; • Aan art 4.1, art. 5.1 en art. 7.1 is toegevoegd onder "daarbij behorende en daaraan ondergeschikte voorzieningen" (onder vernummering van de subleden): "horecavoorzieningen"; • Aan art. 9.1, sub q, is toegevoegd na woonschepenligplaats: "tevens voor tuinen,"; • Art. 21.4, onder b, is gewijzigd in: "Het overgangsrecht voor gebruik als genoemd in het voorgaande lid is, voor zover het betreft het afmeren van of ligplaats innemen met een woonschip, slechts van toepassing op gebruik waarop het overgangsrecht van het voorgaande plan reeds van toepassing was. Het overgangsrecht is van toepassing op de bewoner van het woonschip en is strikt persoonsgebonden.";

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• De volgende bedrijfsfuncties zijn uit de Staat van Inrichtingen geschrapt:• 52: detailhandel voorzover n.e.g.• 6162: Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)• 6322.6323; overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)• 634: expediteurs, cargadoors (kantoren)• 74: overige zakelijke dienstverlening: kantoren• 7484.3: veilingen voor landbouw- en visserijprodukten• 7484.4: veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke• De volgende bedrijfsfuncties worden (wederom) toegevoegd:• 9301: wasserettes, wassalons• 9302: Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten |
|--|--|