

Nota beantwoording zienswijzen ontwerp wijzigingsplan 'Zuidpark, Ouder-Amstel' (Amstel Design District, fase 1)

1. Algemeen

Het ontwerp wijzigingsplan 'Zuidpark, Ouder-Amstel', ook wel bekend als 'Amstel Design District fase 1' heeft met ingang van 28 januari 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze over het ontwerp wijzigingsplan indienen. Gedurende de terinzagelegging zijn 4 zienswijzen binnengekomen.

2. Wijze van behandeling

Onder 3 en 4 is een overzicht van de ingekomen zienswijzen opgenomen. Iedere reclamant (indiener zienswijze) heeft een nummer gekregen om de reactie te kunnen onderscheiden.

In het overzicht is de beantwoording van gemeentewege op de ingebrachte zienswijze opgenomen. Alle zienswijzen zijn ontvankelijk verklaard. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld.

Algemene beantwoording ontsluiting en verkeersveiligheid

Inhoud zienswijzen

Alle zienswijzen gaan in op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De kern van de zienswijzen is als volgt samen te vatten:

Gesteld wordt dat de verkeerssituatie van de ontwikkeling (tijdens de bouw - en gebruiksfase) onvoldoende is vastgelegd. Toevoer over alleen de Van Marwijk Kooystraat/Willem Fenengastraat voor de toekomstige verdere ontwikkeling niet afdoende. Een tweede ontsluiting, vanaf de Spaklerweg langs de voet van het talud van de A10, is nodig.

In samenvatting in de tabel worden de verschillende zienswijzen uitgebreider samen gevat.

Beantwoording

Eén van de voorwaarden die aan de wijzigingsbevoegdheid is gekoppeld in artikel 19, onder a, onder 4, van bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' ("ABPZ"), is dat er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

Ten behoeve van het wijzigingsplan is daarom een onderzoek uitgevoerd door Goudappel Coffeng, ten behoeve van fase 1 en fase 2. Bij het ontwerp wijzigingsplan is dit mobiliteitsonderzoek als bijlage 2 toegevoegd. Dit onderzoek geeft een kruispuntanalyse van de kruising 'Spaklerweg – Verlengde Van Marwijk Kooystraat' en een mogelijke nieuwe ontsluiting op de Spaklerweg. Uit dat onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van zowel fase 1 als 2 mogelijk is.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het onderzoek van Goudappel Coffeng op de volgende punten aangepast:

1. Het onderzoek is aangevuld met een analyse of de bestaande wegen (Willem Fenengastraat en de Van Marwijk Kooystraat) de extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling van fase 1 en 2 verkeersveilig kan afwentelen op de Spaklerweg. Uit het onderzoek blijkt dat de Willem Fenengastraat en de Van Marwijk Kooystraat beide een capaciteit van 3.500 motorvoertuigen per etmaal (mtv/etmaal hebben). De huidige verkeersintensiteit bedraagt 600 mtv/ etmaal. De verkeersgeneratie van fase 1 en 2 bedraagt 1.848 mtv/etmaal. Het onderzoek concludeert daarom dat de extra verkeersbewegingen veilig opgevangen kan worden op het bestaande wegennet.

2. Voor de afwikkelingsanalyse is gekeken of de huidige kruispuntvormgeving voldoende capaciteit heeft om de geprognoseerde intensiteiten, zowel referentiebelasting als planbelasting, te kunnen verwerken. Het kruispunt Spaklerweg – (Verlengde) Van Marwijk Kooystraat is bepalend voor de doorstroming op de toeleidende wegen. Het kruispunt Spaklerweg – (Verlengde) Van Marwijk Kooystraat (en daarmee ook de toeleidende wegen) blijkt in de huidige vorm voldoende capaciteit te hebben om de intensiteiten binnen een acceptabele cyclustijd af te wikkelen in de planvariant 2030. De Spaklerweg en (Verlengde) Van Marwijk Kooystraat zijn voldoende breed om het extra verkeer te kunnen verwerken.

Het onderzoek is toegespitst op het kruispunt (Verlengde) Van Marwijk Kooystraat – Spaklerweg. De onderzoeksvraag was of dit kruispunt het extra verkeer als gevolg van fase 1 en 2 kan verwerken. Uit deze verdiepingsslag blijkt dat het kruispunt in haar huidige vorm voldoende capaciteit heeft om de intensiteiten binnen een acceptabele cyclustijd af te wikkelen. Ook eventuele groei van de intensiteiten tot respectievelijk 20% (ochtendspits) en 10% (avondspits) worden goed opgevangen. De beschikbare opstelcapaciteit is voor de meeste richtingen (ruim) voldoende om de wachtrijen in 95% van de gevallen te faciliteren.

Uit het aangepast onderzoek blijkt dat er voor de ontwikkeling van fase 1 en 2 *geen noodzaak* is voor een tweede ontsluiting op de Spaklerweg. Voor de ontwikkeling van fase 1, dat het wijzigingsplan mogelijk maakt, is een tweede ontsluiting op de Spaklerweg daarom niet nodig.

Tussen de gemeente Ouder-Amstel en initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten voor fase 1. Met betrekking tot de 'tweede ontsluiting' is de *wens* opgenomen voor de aanleg hiervan (de ontsluiting is immers niet noodzakelijk, zoals blijkt uit het verkeersonderzoek). Initiatiefnemer draagt t.z.t. zorg voor het ontwerp en de aanleg van de ontsluiting en maakt hierover afspraken met de eigenaar van de grond (de gemeente Amsterdam).

3. Overzicht indieners zienswijzen

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen.

Naam	Nr
VMK CV, Zuiderwoude Dorpsstraat 72, Zuiderwolde	1
Rijkswaterstraat West-Nederland Noord, Toekanweg 7, Haarlem	2
Loogman Vastgoed B.V., Loogman Carwash B.V., Huureenbox B.V., Aalsmeerderweg 497, Aalsmeer	3
Woonbootbewoners (12), Willem Fenengastrat, Amsterdam-Duivendrecht	4

4. Ingekomen zienswijzen

1. Ingekomen 8 maart 2021 / dagtekening 8 maart 2021	
Zienswijze	Reactie gemeente
<i>A. Indiener stelt dat het ontwerp wijzigingsplan in strijd is met de wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 19 bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' ('ABPZ'), omdat sprake zou zijn van meer wijzigingen van enkel de bouwhoogte, te weten:</i>	
<i>1. Het wijzigingsplan lijkt te zien op fase 1, maar fase 2 is onverbrekkelijk met fase 1 verbonden. Bepaalde voorziene maatschappelijke en commerciële voorzieningen zijn niet toegestaan volgens artikel 5.1</i>	Volgens artikel 19 onder a bestemmingsplan ABPZ zijn burgemeester en wethouders bevoegd middels een wijzigingsplan ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied' de maximale bouwhoogte van gebouwen te

<i>bestemmingsplan ABPZ en ook niet realiseerbaar op grond van de wijzigingsbevoegdheid.</i>	verhogen tot 45 meter. Met het ontwerpwijzigingsplan wordt de bouwhoogte gewijzigd van 15 meter naar maximaal 45 meter. Anders dan indiener stelt worden met het wijzigingsplan geen functies aan de bestemming 'Gemengd' toegevoegd. Het wijzigingsplan 'Amstel Design District' maakt alleen de ontwikkeling van fase 1 mogelijk. Voor de genoemde fase 2 wordt een aparte procedure gevolgd.
<i>2. Aanpassing van artikel 5.4 bestemmingsplan ABPZ is niet mogelijk op grond van artikel 19 bestemmingsplan ABPZ.</i>	Het bestemmingsplan ABPZ is op 20 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel. De genoemde wijzigings-bevoegdheid maakt daar onderdeel van uit. Op 11 oktober 2018 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Parkeren Ouder-Amstel' vastgesteld. Dit bestemmingsplan geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente. De regels met betrekking tot parkeren moeten in alle plannen die na oktober 2018 worden opgesteld opgenomen worden. Zo worden de bestaande rechten en plichten met betrekking tot parkeren gewaarborgd. Met andere woorden: in aanvulling op de wijzigingsvoorwaarden uit bestemmingsplan ABPZ, moet ook een bepaling opgenomen worden waarmee parkeren geregeld wordt. Dat is in het belang van een goede ruimtelijke ordening.
<i>3. De toegankelijkheid van het wijzigingsvoorstel is afhankelijk van een tweede toegangsweg vanaf de Spaklerweg langs de voet van het talud van de A10. Blijkens de toelichting is daarover in een anterieure overeenkomst tussen aanvrager en de gemeente iets vastgesteld, waarvan niet is te beoordelen of dit de gewenste verkeersafwikkeling die voor het gehele plan (fase 1 en 2) noodzakelijk wordt geacht, zeker stelt.</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording.
<i>B. Indiener stelt dat het wijzigingsplan in strijd is met artikel 5.3 bestemmingsplan ABPZ, omdat</i> <i>1. voor het hele gebied geen stedenbouwkundig plan is opgesteld; het Visiedocument 'Werkstad Overamstel richtlijnen voor ontwikkeling' volstaat niet;</i>	1. Artikel 5.3 van het bestemmingsplan ABPZ betreft de nadere eisen. Daarin is bepaald dat B&W bevoegd is nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van bouwwerken met het oog op een goed stedenbouwkundige inpassing. Daarbij mag er geen onevenredige aantasting plaats vinden van de verkeerssituatie, het stedenbouwkundig profiel en de bezonningssituatie en gebruiksmogelijkheden op aangrenzende percelen.

2. <i>de verkeerssituatie tijdens de ontwikkeling en gebruik niet is vastgesteld. De toevoer over alleen de Van Marwijk Kooystraat/Willen Fenengastraat is voor de toekomstige verdere ontwikkeling niet afdoende;</i> 3. <i>de stedenbouwkundige structuur van het gebied, met name de autoluwe middenzone, niet effectief kan worden gerealiseerd en de hoogte/breedte verhouding van de openbare straten ook niet.</i> 4. <i>met name de hoogte van de bebouwing aan de noordzijde van het perceel zal de bezonning van eventueel te realiseren bebouwing ten noorden van fase 1 en zeker van fase 2 ernstig belemmeren.</i>	De nadere eisen 'schrijven niet voor' dat er een vastgesteld stedenbouwkundig plan aanwezig moet zijn. De nadere eisen vormen ook een onderdeel van het wijzigingsplan (de regels van het bestemmingsplan ABPZ zijn namelijk van toepassing verklaard op het wijzigingsplan). Dit betekent dat het college van B&W bij vergunningverlening nadere eisen kan stellen m.b.t. afmetingen en situering van het nieuwe pand. 2. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording. 3. Niet duidelijk is wat met dit aspect van de zienswijze bedoeld wordt. Binnen de kaders van de Richtlijnen en het (concept) Beeldkwaliteitsplan (BKP) wordt een ontwerp gemaakt. Het college van B&W kan hier zo nodig nog nadere eisen aan stellen'. 4. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is ten behoeve van de vaststelling van het wijzigingsplan een bezonningsstudie uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd in het vast te stellen wijzigingsplan. In het onderzoek is uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 45 meter en een setback aan de kant van de Duivendrechtsevaart (op 18 meter hoogte een terugliggende bouwlaag van 8 meter). Uit het onderzoek blijkt dat met name in februari en oktober de panden ten noorden van fase 1 minder zon hebben. In april, juni en augustus heeft de ontwikkeling van fase 1 niet tot nauwelijks effect op de bezonning van de panden ten noorden van de beoogde ontwikkeling. Daarbij wordt opgemerkt dat voor bedrijfspanden geen normen voor bezonning gelden; TNO-normen voor bezonning zijn alleen van toepassing op woningen; deze gelden niet voor bedrijfspanden. Tevens wordt opgemerkt dat het met name de achtergevels van de panden zijn die minder zon krijgen.
<i>C. Indiener stelt dat de kwaliteit en het formaat van de openbare ruimte voor het gehele gebied niet is vastgesteld, er wordt onder andere groengebied gesuggereerd op terreinen van andere gebruikers/eigenaren, waar geen overeenkomst bestaat.</i>	De inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte maken geen onderdeel uit van de voorwaarden voor toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. (zoals opgenomen in artikel 19, onder a, van bestemmingsplan ABPZ). Anders dan indiener stelt hoeft de kwaliteit en het formaat van de openbare ruimte voor het gehele

	gebied bij vaststelling van het wijzigingsplan nog niet vast te staan. Daarbij wordt opgemerkt dat dit wijzigingsplan uitsluitend een hogere bouwhoogte mogelijk maakt. Op grond van het bestemmingsplan ABPZ kan er al ontwikkeld worden tot 15 meter hoogte.
<i>D. Indiener stelt dat het verloop van de nutsvoorzieningen voor de ontwikkeling niet is aangegeven. Volgens indiener valt te vrezen dat de nutsvoorzieningen in de huidige context ofwel over het terrein van derden zal moeten geschieden, dan wel door de enige toegang over de Van Marwijk Kooystraat hetgeen grote belemmeringen voor de gevestigde bedrijven zal meebrengen.</i>	Anders dan indiener stelt hoeft het verloop van de nutsvoorzieningen in dit stadium, bij vaststelling van het wijzigingsplan, nog niet te worden vastgelegd. Dit aspect komt in de uitvoeringsfase aan de orde, wanneer ook meer duidelijkheid bestaat over het bouwplan en de concrete invulling van de beschikbare planologische gebruiksruimte. Op dat moment wordt bekeken op welke wijze nieuwe nutsvoorzieningen het beste kunnen worden ingepast, rekening houdend met de betrokken belangen.
Conclusie	
De ingediende zienswijze leidt deels tot een wijziging van het vast te stellen wijzigingsplan. Het vast te stellen wijzigingsplan wordt aangevuld met een zonnestudie. Tevens is het verkeersonderzoek aangevuld.	

2.	
Ingekomen 10 maart 2021/ dagtekening 10 maart 2021	
Zienswijze	Reactie gemeente
<i>A. Indiener stelt de verkeersveiligheid aan de orde. Volgens indiener is in het ontwerp wijzigingsplan niet aangegeven of en hoe rekening wordt gehouden met het aspect dat bij gebouwen gelegen langs rijkswegen verblindende en afleidende gevels moeten worden voorkomen.</i>	Met het aspect verblindende en afleidende gevels wordt rekening gehouden in de bouwfase. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning bouw wordt rekening gehouden met het 'Kader beoordeling objecten langs autosnelwegen'.
<i>B. Indiener stelt de verkeersontsluiting aan de orde. Volgens indiener is het onduidelijk waar de weg, die in het plan langs de A10 is aangegeven, precies komt te liggen, daarmee is het ook onduidelijk of deze weg is voorzien binnen het plangebied en op eigen grond.</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording.
Conclusie	
De zienswijze leidt deels tot aanpassing van het vast te stellen wijzigingsplan: het verkeersonderzoek is aangevuld.	

3.	
Ingekomen 8 maart 2021 / dagtekening 8 maart 2021	
Zienswijze	Reactie gemeente
<i>A. Indiener stelt dat de verkeerssituatie tijdens de ontwikkeling en gebruik onvoldoende is vastgelegd. Volgens indiener is toevoer over alleen de Van Marwijk Kooystraat/Willen Fenengastraat voor de toekomstige verdere ontwikkeling niet afdoende. Aangezien de bedrijven van indiener afhankelijk zijn van een</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording. Voor wat betreft de verkeerssituatie tijdens de bouwfase geldt dat overlast zoveel als mogelijk wordt beperkt. Initiatiefnemer stelt in de sloop – en bouwfase een BLVC plan op (bereikbaarheid,

<i>goede bereikbaarheid vreest indiener dat hij als bedrijf ernstig beperkt wordt in de bedrijfsvoering, dit zou volgens indiener worden veroorzaakt door de beperkte bereikbaarheid van de Van Marwijk Kooystraat 5 en 10. Indiener stelt dat de aan- en afvoer tijdens de bouw alleen geregeld kan worden middels de nog aan te leggen talud langs de voet van de A10.</i>	leefbaarheid, veiligheid en communicatie). Dit BLVC-plan wordt getoetst door de gemeente.
<i>B. Indiener stelt dat het verloop van de nutsvoorzieningen voor de ontwikkeling niet is aangegeven. Volgens indiener valt te vrezen dat 90de nutsvoorzieningen in de huidige context ofwel over het terrein van derden zal moeten geschieden, dan wel door de enige toegang over de Van Marwijk Kooystraat hetgeen grote belemmeringen voor de gevestigde bedrijven zal meebrengen.</i>	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 1, onder D.
<i>C. Indiener stelt geluidsoverlast aan de orde. Indiener heeft aan de perceelgrens met de ontwikkelaar langsrijdende auto's die de wasstraat verlaten en die op weg zijn naar de stofzuighal. De drooginstallatie en de langsrijdende auto's kunnen overlast veroorzaken die in de huidige functie van het terrein van de ontwikkelaar geen probleem veroorzaken. Als er aan het terrein middels een bestemmingsplanwijziging andere functies zoals kantoor/buitenruimte/wonen worden toegevoegd, dan zou dat wel voor problemen kunnen zorgen. Indiener stelt dat hij dit aspect al meerdere malen in eerdere gesprekken met de ontwikkelaar heeft benoemd, en bereid is om eventueel, op kosten van de ontwikkelaar, aanpassingen te bedenken en te laten uitvoeren die beide functies beter met elkaar laten stroken.</i>	Anders dan de indiener stelt ziet het (ontwerp)wijzigingsplan niet op een bestemmingsplanwijziging waarbij andere functies mogelijk worden gemaakt: het (ontwerp-)wijzigingsplan ziet enkel op een verhoging van de bouwhoogte. Wat betreft de vrees van indiener dat zijn bedrijf geluidsoverlast zal veroorzaken voor in de toekomst te realiseren functies, wordt opgemerkt dat met nieuwe ontwikkelingen de rechten van bestaande activiteiten gerespecteerd worden. Overigens is het betreffende bedrijf meegenomen bij de toetsing van milieugevoelige activiteiten (paragraaf 5.1.2.2 van de toelichting van het ontwerp wijzigingsplan). De wasstraat is een bedrijf met een milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand in gemengd gebied van 10 meter ten opzicht van bijvoorbeeld woningen. De afstand tussen de wasstraat en fase 1 is circa 45 meter. Bovendien worden in fase 1 geen milieugevoelige functies gerealiseerd. Met andere woorden: de wasstraat en fase 1 'respecteren' elkaar: hier wordt voldaan aan de richtlijnen, waarmee er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
Conclusie	
De zienswijze leidt deels tot aanpassing van het vast te stellen wijzigingsplan: het verkeersonderzoek is aangevuld.	

4. Ingekomen 10 maart 2021 / dagtekening 10 maart 2021	
Zienswijze	Reactie gemeente
<i>A. Indieners stellen de verkeersafwikkeling aan de orde. Volgens indieners kan niet zonder meer gesteld worden dat geen sprake is van onevenredige afbreuk aan de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, en dat de ontwikkeling past binnen de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid, omdat dit aspect nog onvoldoende concreet is en nader moet worden onderzocht.</i> <i>In dat licht stellen indieners dat uit de toelichting zou blijken dat de Willem Fenengastraat de gemeentelijke voorkeur heeft als ondergeschikte rol voor gemotoriseerd verkeer. Dit zou alleen mogelijk zijn indien een tweede aansluiting van/naar Amstelwerf gebied als een volledige aansluiting wordt gerealiseerd. Indieners stellen dat de exacte invulling hiervan echter nog niet vaststaat en dat verkeersmodelberekeningen hierin nog inzicht moeten geven;</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording.
<i>B. Indieners stellen de windhinder aan de orde. Indieners zijn de eigenaren/gebruikers van 12 woonboten. De woonboten liggen op een afstand van ruim 30 meter vanaf het ontwikkelgebied. De woonboten zijn sinds 31 december 2020 in het ontwerpbestemmingsplan Duivendrechtsevaart positief bestemd. Indieners stellen dat uit de toelichting blijkt dat deze planologische situatie in het ontwerpwijzigingsplan niet is meegewogen, omdat een windhinderonderzoek ontbreekt. Indieners vinden dit opmerkelijk omdat bij realisatie van bebouwing met een bouwhoogte van maximaal 45 meter het aannemelijk is dat sprake zal zijn van windhinder.</i>	Naar aanleiding van de zienswijze is er een CFD Windklimaatonderzoek uitgevoerd door Windsafe Projects en SIMSTUDIO International Consultants. Uit dit onderzoek blijkt dat, op grond van de huidige bouwrechten (15 meter hoog), het windklimaat op de kade 'acceptabel' is voor het verblijven (stil zitten). Met een verhoging naar 45 meter, maar rekening houdend met een setback op 18 meter hoogte (met 8 meter) is ter hoogte van de geplande nieuwbouw overwegend een acceptabel windklimaat voor 'slenteren'. Met een verhoging van de bouwhoogte naar 45 meter wijzigt het windklimaat naar acceptabel voor 'doorlopen'. Opgemerkt wordt dat in het onderzoek geen rekening is gehouden met bomen rondom het gebouw. Bomen hebben een dempend effect op de wind en verbeteren het lokale windklimaat. Uit de 'Ruimtelijk- economische Visie Werkstad OverAmstel' blijkt dat het van belang is dat de kade van de Duivendrechtsevaart een meer openbaar karakter krijgt: een goede langzaamverkeer verbinding tussen Amstel en het hart van het Amstel BusinessPark zuid. Het realiseren van een pand met een setback op circa 18 meter hoogte sluit hierbij aan: hiermee is op de kade een goed windklimaat voor 'slenteren'.

	Uit het onderzoek blijkt ook dat het windklimaat ter plaatse van de woonboten niet wijzigt. In het vast te stellen wijzigingsplan wordt de setback verwerkt op de verbeelding: het meest westelijke deel krijgt een maximale bouwhoogte van 18 meter. Ten overvloede wordt opgemerkt dat, anders dan indieners lijken te suggereren, de woonboten c.q. ligplaatsen waar de woonboten liggen nog niet positief zijn bestemd. De positieve bestemming is pas een feit nadat het betreffende bestemmingsplan is vastgesteld en in werking is getreden.
<i>C. Indieners stellen de privacy aan de orde. Indieners vinden het aannemelijk dat het initiatief een aantasting van hun privacy zal vormen in de vorm van inkijk in de woning/woonboot en in tuinen.</i>	Het wijzigingsplan vergroot de bouwhoogte van 15 meter naar 18 meter, op circa 30 meter vanaf de dichtstbijzijnde woonboot. Vervolgens is er op 18 meter hoogte een setback van 8 meter, waarmee de hogere bebouwing verder van de woonboten af komt te liggen. In de bestaande situatie is reeds bebouwing van maximaal 15 meter hoog toegestaan op circa 27 meter afstand. De afstand tot de woonboten bedraagt in de hoogste bouwlaag (die momenteel mogelijk is) 31 meter. Met het wijzigingsplan wordt de bouwhoogte verhoogd naar deels 18 meter (op circa 27 meter afstand) en vervolgens naar 45 meter (op circa 35 meter afstand van de woonboten). Met het vergroten van de bouwhoogte wordt er (beperkte) extra bebouwing op 31 meter afstand van de dichtstbijzijnde woonboot mogelijk gemaakt. De meeste extra bebouwing vindt plaats op hemelsbreed circa 38 meter afstand van de woonboten, vanaf een hoogte van 18 meter. Concreet betekent dat een afstand van tenminste 40 meter tot de woonboten. Gezien de setback is het aannemelijk dat de inkijk beperkt is. Bovendien wordt de inkijk beperkt door de aanwezigheid van de bomen op de kade.
Conclusie De ingediende zienswijze leidt tot een aanpassing van het vast te stellen wijzigingsplan. Het meest westelijke deel van het plangebied krijgt een maximale bouwhoogte van 18 meter in plaats van 45 meter. Dit wordt verwerkt in de verbeelding van het vast te stellen wijzigingsplan. Tevens is er een windstudie uitgevoerd en als bijlage toegevoegd aan het vast te stellen wijzigingsplan.	