

## **VERSLAG INSPRAAKAVOND BESTEMMINGSPLAN WATER WOENSDAG 15 JUNI 2011 OM 19.30 UUR IN BEURS VAN BERLAGE**

*Aanwezig namens stadsdeel Amsterdam Centrum:*

Lubbert Hakvoort	avondvoorzitter
Jeanine van Pinxteren	voorzitter dagelijks bestuur en portefeuillehouder Water
Roeland Rengelink	lid dagelijks bestuur
Boudewijn Oranje	lid dagelijks bestuur
Joop Gerrits	projectmanager
Helen van den Broek	notulist

*Belanghebbenden:* zie presentielijst

### **OPENING**

*De voorzitter, Lubbert Hakvoort, heet iedereen welkom bij deze inspraakavond over het concept Bestemmingsplan Water. Het programma is als volgt: introductie door stadsdeelvoorzitter Jeanine van Pinxteren, toelichting op de procedure door Joop Gerrits, inspraak door belangengroeperingen, inspraak in 3 deelgroepen (oost, zuid en west), pauze, plenaire terugkoppeling van de inspraak per deelgebied en afsluiting.*

### **WELKOMSTWOORD DOOR STADSDEELVOORZITTER JEANINE VAN PINXTEREN**

*De stadsdeelvoorzitter heet iedereen welkom bij de inspraak over het concept Bestemmingsplan Water. Het stadsdeel werkt al jaren aan dit plan. Aanleiding was de veranderende functie van het water: steeds minder vervoersfunctie, steeds minder vrachtschepen en meer woonboten.. Vanaf 2005 is het stadsdeel bezig met het maken van regels voor het gebruik van het water. In 2006 is de Visie op het water vastgesteld. Hieruit zijn voortgevloeid het Steigerplan, de Nota Welstand op het water en de Bootrichtlijnen. Het bestemmingsplan Water is het sluitstuk.*

*Naast de mondelinge inspraakmogelijkheid vanavond, kan men ook schriftelijk reageren.*

*Het bestemmingsplan Water is een onderwerp dat leeft. Zo stond in de krant dat het stadsdeel te maken krijgt met de mondigheid van 762 woonbootbewoners. Dit klopt, het bestemmingsplan Water raakt de woon- en leefsituatie van woonbootbewoners, maar ook die van walbewoners. De maatregelen die het stadsdeel voorstelt (creëren van meer ruimte op het water, het aanbieden van alternatieve ligplaatsen, het faciliteren van de transportfunctie, het toestaan van hotelboten) raken bewoners en ondernemers in hun verschillende belangen. Deze inspraakavond is georganiseerd om de reacties van bewoners en ondernemers te horen. Daarbij gaat het om de onderbouwing.*

*De stadsdeelvoorzitter gaat vervolgens inhoudelijk in op het plan. Het bestemmingsplan Water legt de bestaande situatie vast en benoemt aanvullende maatregelen als alternatieve ligplaatsen. Het aantal ligplaatsen blijft maximaal 762 (binnen de plangrenzen). Er komen geen woonboten bij. Effecten worden verwacht op lange termijn. Men hoeft niet te verhuizen, maar de alternatieve ligplaatsen bieden ruimte voor alternatieve woonwensen, deze ontstaan bv. wanneer de kinderen opgroeien. Een ander doel is ruimte op het water waardoor meer zicht ontstaat op historische panden en bruggen. Een ander doel is herstel van de transportfunctie van*

het water. Dit door de aanleg van een netwerk van op- en afstapvoorzieningen. Deze zijn bedoeld voor vervoer van mensen en de aanvoer voor winkels en horeca. Ook maakt het bestemmingsplan hotelboten mogelijk. Deze bestaan nu al, en toeristen hebben behoefte aan hotels op het water. Het bestemmingsplan zet de eerste stap naar reguleren: hotelboten moeten voldoen aan de eisen die gelden voor een hotelvergunning.

Het bestemmingsplan telt ca. 150 pagina's, met veel plankaarten waarop onder meer de 5 opgeheven ligplaatsen, de locaties van de alternatieve ligplaatsen en op- en afstapvoorzieningen.

De stadsdeelvoorzitter vraagt de insprekers hun reacties zo helder mogelijk te formuleren. Het bestuur wil het ontwerpbestemmingsplan na de zomer ter visie leggen. Uiteindelijk is het laatste woord aan de stadsdeelraad: de raad stelt het bestemmingsplan Water vast, naar verwachting begin 2012.

Tot slot bedankt de stadsdeelvoorzitter De Beurs van Berlage voor de gastvrijheid.

## **UITEENZETTING PROCEDURE DOOR PROJECTMANAGER JOOP GERRITS**

*De heer Gerrits* is verantwoordelijk voor de procedure en zet deze uiteen.

### Inspraakmogelijkheden

De inspraakperiode loopt van 19 mei tot en met 30 juni. Er zijn verschillende inspraakmogelijkheden:

- Invullen van reactieformulieren, deze liggen in de zaal.
- Per mail, onder vermelding van 'inspraakreactie concept ontwerp bestemmingsplan Water' naar [nkarsijns@centrum.amsterdam.nl](mailto:nkarsijns@centrum.amsterdam.nl)
- Per brief aan Stadsdeel Centrum Amsterdam, Postbus 202, 1000 AE te Amsterdam, t.a.v. de heer. N. Karsijns, o.v.v. Inspraakreactie Bestemmingsplan Water.
- Mondeling op deze inspraakavond.

Vanavond is de gelegenheid voor mondelinge reacties. Van deze inspraakavond wordt een verslag gemaakt. Iedereen die de presentielijst invult ontvangt het verslag en wordt geïnformeerd over de vervolprocedure. De inspraak is bedoeld om meningen te horen, maar ook om fouten te achterhalen, bv. in de tekeningen.

### Ter visielegging

De inspraakreacties worden door het bestuur gewogen waarna het concept ontwerp bestemmingsplan eventueel wordt aangepast en het bestuur (naar verwachting in september) het ontwerp bestemmingsplan vaststelt. Dan volgt het wettelijk formele traject: het ontwerp bestemmingsplan wordt 6 weken ter visie gelegd, naar verwachting in oktober en november 2011. Op het ontwerp bestemmingsplan kan men uitsluitend! schriftelijk reageren, anders heeft de reactie geen wettelijke grond. De ter visielegging wordt kenbaar gemaakt op de website van het stadsdeel, en de ondertekenaars van de presentielijst van de inspraakavond en indieners van een inspraakreactie krijgen bericht thuisgestuurd.

### Vaststelling

Naar verwachting stelt de stadsdeelraad het bestemmingsplan vast begin 2012. Bij de raadscommissie Openbare Ruimte kan men zijn schriftelijke reactie mondeling toelichten. Iedereen die gereageerd heeft tijdens de tervisielegging ontvangt een uitnodiging voor deze raadscommissie.

### Beroep

Wanneer het bestemmingsplan is vastgesteld, is beroep bij de Raad van State mogelijk. Dit kan alleen als men bij de tervisielegging schriftelijke heeft gereageerd!

In aanvulling hierop geldt dat ook beroep kan worden ingesteld tegen de wijzigingen in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Uiteindelijk velt de Raad van State een oordeel en is het plan, naar verwachting in 2013, onherroepelijk.

#### Bezwaar op- en afstapvoorzieningen

Op dit moment zijn op- en afstapvoorzieningen in procedure (mensen hebben bezwaar tegen deze voorzieningen gemaakt). Het stadsdeel stelt voor de op- en afstapvoorzieningen uit het bestemmingsplan te halen waarvan de bezwaarprocedure loopt. Afhankelijk van de uitspraak worden deze wel of niet in het bestemmingsplan opgenomen. Dit voorkomt dat mensen twee keer bezwaar moeten maken.

*De inspraakmogelijkheden en vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan Water is ook te vinden op [www.centrum.amsterdam.nl](http://www.centrum.amsterdam.nl)*

#### **Vragen en reacties**

*Inspreker* vraagt of de heer Gerrits de op- en afstapvoorzieningen die in procedure zijn kan benoemen. *De heer Gerrits* antwoordt dat deze 11 voorzieningen op de plankkaart staan doorgekruist.

*Inspreker* maakt bezwaar tegen het niet opnemen van deze voorzieningen: dit ontnemt andere mensen dan de bezwaarmakers de mogelijkheid bezwaar te maken.

*De heer Gerrits* denkt dat het verstandig is de procedure eerst af te ronden (de procedure loopt vrij lang al). Anders moeten de bezwaarmakers opnieuw een procedure starten.

*Inspreker* woont bij een steiger bij de Hermitage, als elders meer steigers komen, leidt dit waarschijnlijk ook tot meer verkeer bij zijn steiger drukker. Hij wil bezwaar kunnen maken.

*Inspreker* stelt dat andere bezwaarmakers andere argumenten kunnen aanvoeren. Nu wordt bezwaarmaker met argument x uitgesloten omdat er al bezwaar is gemaakt door iemand met argument y.

*Inspreker* stelt voor de reeds ingediende bezwaren te handhaven en daarnaast ook anderen de kans te geven bezwaar te maken. Verder vraagt inspreker naar de precieze betekenis van: 'uit het bestemmingsplan halen'.

*De heer Gerrits* zegt dat de voorzieningen niet in het bestemmingsplan worden opgenomen, zolang de bezwaarprocedure nog loopt.

*Inspreker* beschouwt dit niet als een antwoord op zijn vraag.

*Alphons Peters (juridisch medewerker bij stadsdeel Centrum)* zegt dat het tegenover de bezwaarmakers niet netjes is om de procedure opnieuw te starten; overigens heeft iedereen de kans gehad bezwaar te maken. Er is echter ook een juridisch argument.

Juridisch is het niet mogelijk om nu de procedure lopende is de op- en afstapvoorzieningen in het bestemmingsplan op te nemen.

*Inspreker* blijft vinden dat hij de mogelijkheid moet hebben om bezwaar te maken.

*Inspreker* zegt dat in het concept ontwerpbestemmingsplan sprake is van 762 ligplaatsen. In eerdere stukken was dat 800. Zijn wellicht de 40 hotelboten van die 800 afgetrokken?

*De stadsdeelvoorzitter* antwoordt dat 762 inclusief de nu illegale hotelboten is.

In het stadsdeel liggen in totaal 849 woonboten. Een aantal ligt in het zogenaamde grootstedelijk gebied, zij vallen onder beheer en uitvoeringsprojecten van de Centrale Stad, buiten het plangebied van het bestemmingsplan Water en zijn daarom niet meegeteld.

*Inspreker (Boudewijn Snoek, Oosterdokseiland)* stelt vast dat veel nieuwe ligplaatsen komen in het gebied van het Oosterdokseiland, en niet in de rest van de binnenstad. Wat is de achtergrond van dit beleid?

*De stadsdeelvoorzitter* stelt dat het doel is spreiding over het stadsdeel. Bij de bepaling van de locaties voor alternatieve ligplaatsen is ook gekeken naar de maat van het vaarwater.

*Inspreker* vindt dat het stadsdeel eerst moet formuleren de voorwaarden/hoofdzaken van een ligplaats (bv. hoogte kademuur), en dan moet gaan kijken waar plek is.

*Inspreekster* vraagt of ook het aantal boten met commercieel gebruik is geteld en wat is de visie hieromtrent. Worden deze ook gelegaliseerd?

*De heer Gerrits* zegt dat er naast woonboten ook bedrijfsvaartuigen zijn die stil liggen en bedrijfsvaartuigen die varen (rondvaart, watertaxi). De varende bedrijfsvaartuigen zijn op kaart ingetekend op de locatie waar zij liggen als zij niet in gebruik zijn.

*Inspreekster* stelt vast dat het stadsdeel boten wil verplaatsen om meer zicht op historische panden en bruggen te krijgen. Waarom zijn er dan alternatieve ligplaatsen gecreëerd aan de Alexanderkade, aan deze kade staan historische panden.

*De stadsdeelvoorzitter* zegt dat alleen plekken worden vrijgemaakt die als bijzonder zijn aangemerkt. In de visie op het Water zijn deze plekken vastgesteld waar zicht op het water is gewenst. Dit kan niet bij alle min of meer historische panden.

## **INSPRAAK BELANGENGROEPERINGS**

*De voorzitter* geeft het woord aan de verschillende belangengroeperingen.

### **Vereniging Waterwonen en Toerisme – Jochem Bakker**

*Jochem Bakker* complimenteert het stadsdeelbestuur dat gezocht heeft naar een manier om de diversiteit van het Amsterdamse watergebruik democratisch vorm te geven. Uitgangspunt is niet: wat wil het bestuur niet, maar er is gekeken naar de bestaande situatie, de mogelijkheden en de knelpunten. Het plan laat zien dat het water intrinsiek onderdeel is van de stad.

Woonbootbewoners de gelegenheid geven om te verhuizen biedt mogelijkheden. De Vereniging is vooral blij met de mogelijkheid om toeristen zelfstandig op woonboten te laten verblijven. Dit is waar de vereniging zich sterk voor maakt.

Gezien de komende bezuinigingen t.a.v. het Nederlands Bureau voor Toerisme, is de pr voor Amsterdam van eigenaren van verhuurde woonboten belangrijk. Zij doen dit door de inzet van professionele fotografen: foto's van grachten met woonboten worden gepubliceerd in gerenommeerde internationale tijdschriften. Ook bieden zij journalisten gratis onderdak.

De Vereniging Waterwonen en Toerisme vraagt het bestuur met klem betrokken te worden bij de uitwerking van de plannen voor verhuur; men kan input leveren t.a.v. veiligheid van de boten, locatie en voorkomen van overlast.

*Bijgevoegd: de integrale bijdrage (Bijlage 2).*

### **De vaart blijft vrij – Marijke van Bodengraven**

*Marijke Bodengraven* spreekt namens De vaart blijft vrij. Hierin zijn bewonersverenigingen van corporaties en verenigingen van eigenaren verenigd. De belangengroep wordt ondersteund door het Eilandenoverleg en heeft meer dan 400 handtekeningen ingezameld. De belangengroep is tegen volplempen van de

Kattenburgervaart met woonboten. Dit zal de reeds bestaande geluidsoverlast – die bij het stadsdeel bekend is – doen toenemen.

De Kattenburgervaart heeft aan drie kanten bebouwing, woonkamers en slaapkamers bevinden zich aan de vaart. Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen. Water resoneert en versterkt geluid, de Kattenburgervaart is door de bebouwing een klankkast. Er zijn politierapporten over de geluidsoverlast, en er zijn maatregelen genomen om het geluid te dempen (bankjes verwijderd, stopverbod, groen). Ook liet het stadsdeel een groep ganzen verwijderen vanwege geluidsoverlast, die dodelijk was voor de dieren. Maar ook voor mensen, getuige de kop in De Telegraaf: ‘Geluidsstress dodelijk.’

Verschillende partijen en rapporten stellen dat de Kattenburgervaart leeg moet blijven.

De vaart heeft geen doorstroming, is niet aangesloten op gemaal Zeeburg, loopt dood. Waternet raadt af hier woonboten te leggen.

Ook voldoet het volplempen van de vaart met woonboten niet aan de voorwaarden van het waterplan:

*Zorgvuldige belangenafweging:* nee: zicht op het water in de grachtengordel versus leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de Kattenburgervaart. Bovendien, ook de woonbootbewoners zitten niet te wachten op verplaatsing.

*Zoveel mogelijk overeenstemming:* de Kattenburgers zijn nooit gehoord. Op de kaart bij de inspraak op de visie was de Kattenburgervaart geen woonbootlocatie, ook niet in de memorie van antwoord. Dit bleek pas maanden later op een andere kaart. Deze procedurefout is bekend bij alle betrokken ambtenaren en laatst toegegeven door de maker van de visie Rein Dekker.

*Binnen de normen voor lucht en geluid:* nee.

*Goede waterhuishouding:* nee.

*Voldoende afvoermogelijkheden:* nee.

*Meer zicht op beschermd stadsgezicht:* nee, woonboten in de vaart ontnemen het zicht op rijksmonument De Paerl, dat binnen het beschermd stadsgezicht valt. Dit is in tegenspraak met het bestemmingsplan 2010 waarin staat dat regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden in het gehele plangebied. Ook staat in dit bestemmingsplan dat de waterstructuur van dit voormalig havengebied beschermd moet worden waarbij privatisering van het water en de walkant moet worden vermeden en dempingen en steigerbouw niet zijn toegestaan.

Ook is het voornemen in strijd met het rapport Gebiedsgerichte Aanpak, gemaakt i.o.v. het stadsdeel. Dit stelt t.a.v. toerisme dat de vaarten ontstaan door het VOC-verleden een van de belangrijkste kwaliteiten van het gebied zijn. Ook het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR) van 1999 zegt dat de Kattenburgervaart leeg moet blijven i.v.m. zicht op het water. Boudewijn Oranje was hiervoor verantwoordelijk ambtenaar.

Mevrouw Van Bodengraven concludeert dat de uitgangspunten van het bestemmingsplan (zichtbaar maken relatie water en wal, cultuurhistorische beeldbepalende kenmerken versterken, ligplaatsen inpassen in de ruimtelijke structuur van het water en de omgeving en beleving van het water bevorderen) blijkbaar niet gelden op de Oostelijke Eilanden en de Kattenburgervaart. Daar maakt het niet uit of bewoners overlast hebben of dat historie wordt vernield.

Tot slot zegt mevrouw Van Bodengraven dat het stadsdeel voor zicht op de gracht beter de geparkeerde auto's dan de woonboten weg kan halen.

Zij vraagt het stadsdeel om aan de belangen van haar bewoners te denken, dit zijn immers ook de belangen van het stadsdeel: tevreden bewoners in een historisch belangrijk gebied.

*Bijgevoegd: integrale bijdrage (Bijlage 2).*

### **Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB) – Walter Schoonenberg**

Walter Schoonenberg wijst op het feit dat in 2005 bij de Visie op het water de VVAB steun heeft uitgesproken voor alle maatregelen die de beleving en het gebruik van het water bevorderen. Daarbij zijn 1000 handtekeningen aangeboden van bewoners die vonden dat het wonen op het water niet mag worden uitgebreid.

Inmiddels is de grachtengordel Werelderfgoed geworden, dit geeft extra verplichtingen. Het water is structuurbepalend onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Het visuele aspect is echter erg kwetsbaar: op veel plaatsen is het water dichtgeslibd en liggen boten als schuttingen.

De VVAB is verheugd dat voor het eerst alle functies van het water in een bestemmingsplan worden vastgelegd. De VVAB is het eens met de doelstellingen, maar constateert helaas een discrepantie tussen doelstellingen en de ambitie om deze te realiseren. Bij het verplaatsen van woonboten is het principe van ‘verleiden’ goed, maar bij monumentale bruggen, kruisingen en pleinen, moet bestuursdwang niet worden uitgesloten. De VVAB is blij dat wordt uitgesproken dat een schip beter past dan een ark, en wil dat alle arken geleidelijk worden vervangen door echte schepen. De grachten zijn geen bouwlocatie.

De details dient de VVAB schriftelijk in. Wel vermeldt de heer Schoonenberg dat de VVAB tegen hotels op het water is: dit gaat overlast geven, maar vooral is het water een publiek goed dat niet mag worden geprivatiseerd en vercommercialiseerd.

Tot slot is de VVAB niet anti-woonboten: zij erkent wonen op het water als een van de functies op het water en hoopt op een historisch vergelijk tussen wal- en woonbootbewoners. Dit bestemmingsplan biedt hiertoe een kans: het respecteert de rechten van woonbootbewoners én tracht de situatie op het water in het belang van de stad te verbeteren. Het is noodzakelijk en uitvoerbaar beleid.

*Bijgevoegd: integrale bijdrage (Bijlage 2).*

### **Vloot van Aemstel – Marc de Jong Luneau**

Vloot van Aemstel is een initiatief voor drijvende naschoolse opvang. Daarnaast kan de ‘vloot’ ook gebruikt worden voor maatschappelijke functies die nu vanwege de bezuinigingen onder druk staan. Uit haalbaarheidsonderzoek is gebleken dat dit initiatief levensvatbaar is. Marc de Jong vraagt het stadsdeel ruimte te maken voor dit initiatief in het bestemmingsplan Water. Vloot van Aemstel zal ook een schriftelijke reactie indienen.

### **Vereniging De Nieuwe Vaart – Kees Reurakas**

De Vereniging behartigt de belangen van waterbewoners aan de Nieuwe Vaart tussen Dageraadsbrug en Kattenburgerbrug en werkt mee aan verfraaiing van de ‘Eilandenboulevard’. Ook werkt men mee aan de totstandkoming van de beleving van het water. De Vereniging verzet zich tegen onvrijwillige verplaatsing van woonboten, zij mist in het plan een gelijkschakeling tussen huizen en woonschepen. Bij huizen is onvrijwillige verplaatsing ondenkbaar. Zichtlijnen worden aangevoerd om schepen weg te halen, maar om voormalig wethouder Jan Schaeffer te parafraseren: In zichtlijnen kun je niet wonen.

### **Hans Paalman – woonbootbewoner Prinsengracht die gedwongen wordt zijn woonboot te verplaatsen**

*Deze reactie is uitgesproken bij de inspraak in het deelgebied West en tijdens de plenaire terugkoppeling, maar hoort volgens de heer Paalman bij de reacties van belangengroeperingen. Daarom is hij op deze plek in het verslag ingevoegd.*

De heer Paalman vraagt de aanwezigen zich in te leven in zijn situatie. Stel, u bent bewoner aan de Prinsengracht. De locatie heeft u met zorg uitgekozen en u woont er zeer prettig. U hebt de nodige aanpassingen gemaakt om uw woongenot te verhogen en na verloop van tijd bent u klaar.

Op een ongelukkige dag krijgt u de mededeling dat de gemeente het plan heeft opgevat om uw woonplaats te vorderen omdat het plan is opgevat om daar een op- en afstapvoorziening te maken voor bus en goederenvervoer. Uw woonvergunning is opgeheven. U wordt een alternatieve woonplaats aangeboden in bijvoorbeeld het Oostelijk Havengebied met de mededeling dat u moet wijken voor het hogere doel. U klapt uit elkaar.

Zo is het de heer Paalman (en 4 andere woonplaatsbewoners) vergaan. Hij is des duivels en geëmotioneerd. Een walbewoner kan dit niet gebeuren. De plichten als bewoners op het water zijn hetzelfde als van een bewoner op het land. Met de rechten wordt door het stadsdeel lichtvaardig omgesprongen. Op de raadsvergadering op 3 november 2009 waarbij het toen voorlopige steigerplan werd besproken en inspraak mogelijk was, hebben bewoners van de Prinsengracht een groot aantal suggesties en alternatieven aangedragen. In een latere voorlichtingsbijeenkomst is desgevraagd gezegd dat dit gelezen en terzijde geschoven is. Niets is overgenomen in het concept bestemmingsplan. Op de tegenstrijdigheden in dit concept wordt schriftelijk gereageerd. De heer Paalman verwacht dat het bestuur de aanbevelingen en suggesties nogmaals bekijkt, en deze samen met de informatie die zij voor 30 juni ontvangt, op waarde schat. De heer Paalman heeft de stadsdeelvoorzitter vanavond in haar welkomst horen zeggen dat niemand hoeft te verhuizen. Hij is erg blij met deze mededeling.

*Bijgevoegd: integrale bijdrage (Bijlage 2).*

### **INSPRAAK IN 3 GROEPEN: OOST, WEST EN ZUID**

Zie voor de verslagen bijlage 1.

### **TERUGKOPPELING INSPRAAK DEELGROEPEN**

Alvorens over te gaan tot de terugkoppeling van deelgroepen geeft de voorzitter het woord aan Hans Paalman woonbootbewoner Noordermarkt die moet verhuizen. Deze reactie is opgenomen bij de inspraak van de belangengroepen.

### **Deelgebied Oost door Jeanine van Pinxteren**

*Stadsdeelvoorzitter Jeanine van Pinxteren bedankt haar collega bestuursleden voor deelname aan deze inspraakbijeenkomst.*

Alvorens in te gaan op de discussie in Oost, heeft zij een algemene opmerking. Zij merkt dat mensen bij hotelboten denken aan het botel in het Oosterdok. Het gaat hier echter om kleine hotels met 2 of 3 kamers, men krijgt geen cruiseschip voor de deur.

Oost is een gebied waar nu relatief weinig woonboten zijn. In een flink aantal gebieden zijn alternatieve ligplaatsen aangewezen. Dit leidde tot veel reacties. De volgende punten kwamen aan de orde:

- Veel bewoners stelden voor om voor alternatieve ligplaatsen te kijken naar de Dijkgracht in plaats van naar de Kattenburgervaart. De Dijkgracht valt onder de Centrale Stad: wethouder Zuidelijke IJouwers. De stadsdeelvoorzitter gaat met de wethouder praten.
- Er werd een mooie nieuwe term geïntroduceerd voor pianoligging (het dicht op elkaar liggen van boten): Scandinavische ligging.
- Kattenburgergracht: dit is een van de rustigste woongrachten. Alternatieve ligplaatsen zijn niet gewenst. De combinatie van water en bebouwing creëert een klankkast waardoor bewoners zeer veel last ervaren van geluid van woonboten dat redelijk normaal is. Een andere vraag was wat gebeurt er met de plezierbootjes die nu in de Kattenburgervaart liggen. Hier gaat het bestemmingsplan niet over, maar dit werd veel genoemd. Ook vroeg men zich af hoe de woonboten de Kattenburgervaart in kunnen komen. Alexanderkade: is niet geschikt als locatie voor alternatieve ligplaatsen. Er is sprake van een uniek 19<sup>e</sup> eeuws beschermd stadsgezicht. In 2003 is de waarde hiervan vastgelegd in een nota over de Singelgracht van de Centrale Stad. Kadebewoners mogen van alles niet i.v.m. vrije zichtlijnen naar o.a. het Tropenmuseum. Insprekers stellen dat de criteria voor het beschermd stadsgezicht niet rijmen met het voornemen hier ligplaatsen te maken. De stadsdeelvoorzitter kan hier niet direct antwoord op geven.
- Insprekers vroegen waarom de oostelijke binnenstad een probleem van de grachtengordel moet oplossen.

### **Deelgebied Zuid door Roeland Rengelink**

*Dagelijks bestuurslid Roeland Rengelink* noemt de belangrijkste punten die aan de orde kwamen bij het deelgebied Zuid.

- Veel reacties betroffen overlast in meerdere vormen: overlast van op- en afstapplaatsen, van plezierbootjes en van hotelboten. Gezegd werd dat het stadsdeel eerst moet zorgen dat de handhaving in orde is. Het stadsdeel doet dit, wetende dat hieraan beperkingen zijn. Verder oogstte de suggestie om versterkt geluid op het water te verbieden veel bijval.
- Een tweede onderwerp was de Gelderskade. De vraag was waarom het stadsdeel op deze kwetsbare plek naast het 1012 gebied veel ligplaatsen en daarmee nieuwe problemen wil creëren. Insprekers zijn tegen een forse uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de Gelderse kade, ook omdat deze het zicht op de historische walmuur wegnemen.
- Commercieel gebruik van het water. Insprekers wezen op het feit dat illegale hotelboten nu gelegaliseerd worden. En ook met de op- en afstapvoorzieningen opent het stadsdeel zich voor commercieel gebruik van het water.
- Een aantal bewoners stelde voor om het aantal woonboten fors te verminderen. Het gaat echter om de woning van mensen en het dagelijks bestuur is niet geneigd om hierin mee te gaan.

### **Deelgebied West door Boudewijn Oranje**

*Dagelijks bestuurslid Boudewijn Oranje* noemt de volgende punten die in West aan de orde kwamen:

- De reactie van de woonbootbewoner bij de Noordermarkt die gedwongen wordt te verhuizen. Deze reacties is ook plenair uitgesproken.



- Insprekers gaven aan dat hoe je het ook wendt of keert op- en afstapvoorzieningen tot meer verkeer en meer overlast leiden. Overlast was een belangrijk onderwerp en de suggestie gedaan in deelgebied Zuid om versterkte muziek te verbieden, zal ook in West weerklank vinden. Voor een enkeling was het niet duidelijk dat de op- en afstapvoorzieningen niet voor de pleziervaart zijn, en dat men er niet langer dan enkele minuten mag blijven liggen.
- Er was niet heel veel enthousiasme voor het spreiden van woonboten. Men betwijfelde of vrijwilligheid wel effectief is. Ook was er de vraag waarom verdichting op het rak Prinsengracht (tussen brug 65 en brug 66) plaats moet vinden, dit rak is al verdicht. De suggestie is gedaan om het spreidingsbeleid te realiseren door het opkopen van boten die te koop staan.
- Bij de discussie over hotelboten zijn geen sterke meningen voor of tegen geuit. Een inspreker die zelf een hotelboot heeft, legde uit dat het om een bescheiden vorm van toerisme gaat.
- Insprekers wezen op het feit dat men bij vervanging van de boot het gebied uitgezet wordt, omdat dan de nieuwe eisen gelden. Dit is in een enkel geval theoretisch mogelijk.
- Er was een pleidooi voor elektrisch varen. Dit betreft beleid van de Centrale Stad, er is al sprake van een sterke verbetering.

*De voorzitter* sluit dit onderdeel af en zegt dat vragen die niet zijn beantwoord, een antwoord krijgen in het verslag.

#### **SLOTWOORD STADSDEELVOORZITTER JEANINE VAN PINXTEREN**

*De stadsdeelvoorzitter* bekent dat zij voor het eerst opzag tegen een inspraakavond, ten onrechte want het was een avond met goede bijdragen van de insprekers.

Antwoord op de reacties is niet gelijk mogelijk, zij wacht de verslagen af van de deelgroepen en de schriftelijke inspraakreacties, en zal zorgvuldig met de inspraakreacties omgaan.

De stadsdeelvoorzitter bedankt de insprekers voor hun komst en inbreng en wenst iedereen wel thuis.

## **BIJLAGE 1: VERSLAGEN INSPRAAK PER DEELGEBIED**

### **INSPRAAKAVOND BESTEMMINGSPLAN WATER DEELGEBIED OOST**

**Gespreksleider: Robby van Beveren**

**Dagelijks bestuur: Jeanine van Pinxteren**

**Ambtenaren: Alphons Peters en Nico Karsijns**

**Notulist: Chris During**

*De gespreksleider de heer van Beveren* heet alle aanwezigen van harte welkom en nodigt iedereen uit om zijn of haar visie te geven op de plannen met betrekking tot Centrum-Oost. Desgewenst zal Jeanine van Pinxteren ingaan op wat er gezegd wordt en vragen beantwoorden.

*Inspreekster (bewoonster Wittenburg):* waarom is de Kattenburgervaart aangewezen voor ligplaatsen van woonboten? Zij krijg bijval van een bewoonster van Kattenburg.

*Inspreekster (bewoonster Alexanderkade)* vraagt waarom de Alexanderkade is gekozen als ligplaats voor woonboten terwijl de Dijkgracht zich daar veel beter voor leent? Is daar überhaupt over nagedacht?

Er is een massaal ondertekend bezwaarschrift ingediend waarin ten aanzien van de ligplaatsen aan de Alexanderkade onderstaande punten naar voren worden gebracht (zie bijlage 2 voor de lijst met bezwaren en de gepresenteerde posters met fotomontages) :

- Bewoners die iets willen veranderen aan hun panden krijgen nauwelijks toestemming van de Commissie Welstand vanwege de zichtlijnen vanuit het Tropeninstituut. De grootste schending van de zichtlijnen is het plaatsen van woonboten.
- Door woonboten te plaatsen wordt een deel van de openbare ruimte privé domein.
- De muur van woonboten schendt de privacy en het uitzicht van de kadebewoners.
- De waarde van de panden neemt als gevolg van dit plan aanzienlijk af.
- De parkeerdruk en geluidshinder zullen toenemen.
- Er is geen ruimte meer voor de bootjes van de bewoners.

Aan dit bezwaarschrift zijn vier stellingen toegevoegd:

- De eerste drie woonblokken van de Alexanderkade vallen onder beschermd stadsgezicht.
- Alle toevoegingen doen afbreuk aan de kwaliteit en de historische waarde van de gevels.
- Laten we leren van fouten uit het verleden en de mooie grachtenwand niet aantasten.
- Elders in niet beschermd stadsgezicht gebieden is voldoende ruimte om woonboten neer te leggen.

*Inspreekster* stelt dat de historische binnenstad is gebaat bij woonschepen, niet bij woondozen. Woondozen vervuilen het stadsgezicht en moeten te allen tijden geweerd worden. *Mevrouw van Pinxteren* merkt op dat het hier gaat om het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt nog geen onderscheid gemaakt tussen woonschepen en woonboten; dat gebeurt pas bij de invulling van het plan.

*Inspreker (bewoner De Paerl)* zegt dat sommige woningen uitsluitend ramen hebben die uitkijken op de Kattenburgervaart. Vanwege de geluidsoverlast zijn daar allerlei maatregelen getroffen om die geluidsoverlast tegen te gaan. Het is in dat opzicht volstrekt onzinnig om die klankkast nog extra te belasten met woonboten waarvan het geluid door het water nog eens

versterkt zal worden. Verder komt in de winter 4 van de 5 dagen de wind uit het noord tot noordoosten komt; met alleen ramen aan de vaart betekent dit dat de rook van de houtkachels van de woonboten direct de huizen binnenkomt; waar komt dan de frisse lucht vandaan. Dat betekent dat de bewoners hun ramen dicht moeten houden en geen frisse lucht kunnen binnenlaten. Er bestaat een verordening voor de oude stad waarin is bepaald dat niet zo maar op de achtererven een parkeerplaats of andere bebouwing mag komen, dat aan de achterkant van een pand rust en ruimte met frisse lucht moet zijn. Hiermee wordt willekeur uitgesloten. Waar is de redelijkheid gebleven? Ook is De Paerl een rijksmonument is uit 1663 en dat binnen het beschermd stadsgezicht ligt.

De gemeente heeft veel geld geïnvesteerd in de boulevard voor het Tropenmuseum. Deze boulevard wordt intensief gebruikt, zowel door de bewoners als door de vele toeristen. Hoe is het mogelijk dat een weldenkend mens op die locatie woonboten wil plaatsen? Dit is de kroon der zotheid.

*Agnes Wagenaar* heeft met de advocaat *Gerard Weesing* een zienswijze (zie Bijlage 2) ingediend tegen het voornemen om aan de Alexanderkade 1 - 18 ligplaatsen voor woonboten te creëren. De Singelgrachtzone is de belangrijkste 'vide' in dit dichtbebouwde gedeelte van Amsterdam. De oppervlakte van het water mag niet afnemen en de relatie met het water moet met banken, goede verlichting en straatmeubilair verbeterd worden. Dit is te lezen in de vastgestelde Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone van 19 november 2003. Het gemeentelijke voornemen staat hier haaks op. Ook is het in strijd met het besluit om het betrokken stuk Alexanderkade de status 'beschermd stadsgebied' te verlenen. Deze status mag niet louter beperkingen aan de bewoners opleggen, maar moet de bewoners ook waarborgen bieden dat er door andere partijen geen afbreuk gedaan wordt aan de zichtlijnen. Nu wordt de gemeentelijke woonbotenproblematiek afgewenteld op één van de fraaiste stukken van de Singelgracht. Het creëren van ligplaatsen voor woonboten aan de Alexanderkade is onbegrijpelijk en onwenselijk.

*Inspreker* vraagt hoe dit bestemmingsplan zich verhoudt tot de Nota Kader- en oevergebruik? Waarom is er in dit plan zo weinig aandacht geschonken aan alternatieve energievormen en alternatieve waterreinigingsvormen?

*Mevrouw van Pinxteren* antwoordt dat het bestemmingsplan alleen regelt waar woonboten worden gesitueerd en in welke omvang. Het is heel verstandig om bij de latere uitwerking van het bestemmingsplan aandacht te besteden aan duurzaamheid. Natuurlijk is er een relatie met de Nota Kader- en oevergebruik, maar die relatie komt evenmin in het bestemmingsplan tot uitdrukking.

*Inspreker* vindt dat deze bijeenkomst de woonbootbewoners niet erg vriendelijk gezind. Het is niet terecht om woonbootbewoners bij voorbaat uit te sluiten en te stigmatiseren.

*Inspreker* vraagt welke visie ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan. De woonboten komen onder de slaapkamerramen te liggen, vaak zelfs tot op minder dan 3 meter van de ramen. De Kattenburgervaart is erg smal en dat zou niet passen in een visie die erop gericht is om ruimte te creëren. Hoe is dit bestemmingsplan tot stand gekomen? Waarom wordt er wel een alternatief aangeboden voor woonboten, maar niet voor de pleziervaartuigen die in de Kattenburgervaart liggen?

*Mevrouw van Pinxteren* merkt op dat de Kattenburgervaart inderdaad smal is, maar niet de smalste in Amsterdam. Het bestemmingsplan is tot stand gekomen door in de boot te stappen en rond te varen op zoek naar geschikte locaties. In de Kattenburgervaart is nog voldoende plek over waar plezierbootjes zouden kunnen liggen. Het is overigens een illusie om te

denken dat het in Amsterdam mogelijk is om woonbootlocaties alleen toe te staan voor niet-historische gevels. Ook elders in de stad liggen de boten voor historische gebouwen. De verplaatsing van de boten gebeurt op vrijwillige basis. De gemeente pakt daarbij niet de regie, maar wil dit via een natuurlijk verloop laten gebeuren. Het is zeer wel denkbaar dat sommige woonbootbewoners hun woonboot verruilen voor een woning aan de wal, bijvoorbeeld omdat zij kinderen krijgen.

*Marijke van Bodengraven, voorzitter actiegroep 'De vaart blijft vrij'* stelt voor de goede orde dat er geen schouw heeft plaatsgevonden in de Kattenburgervaart. De overlast van de woonboten en de inbreuk die zij veroorzaken op de privacy van de mensen voor wier ramen de boten komen te liggen, mag je niet afdoen met de suggestie 'not in my backyard'.

*Inspreekster* constateert dat in het plan boten gesitueerd zijn vlak achter een klein bruggetje. Hoe komen die daar? Het is toch niet zo dat er een platte boot onderdoor wordt gevaren die vervolgens, eenmaal op locatie, wordt uitgebouwd tot een half flatgebouw?

*Mevrouw Van Pinxteren* stelt de bewoonster gerust: ook voor woonboten gelden bootrichtlijnen. Voor het uitbouwen van een woonboot is een bouwvergunning nodig.

*Inspreker (bewoner De Paerl)* stelt dat er volgens de definitie geen boten meer aan de privésteiger bij De Paerl mogen worden aangelegd. Is er geen rekening gehouden met de pleziervaart?

*Mevrouw Van Pinxteren* antwoordt dat er in het bestemmingsplan voor woonboten geen rekening wordt gehouden met het afmeren van pleziervaartuigen. Het is echter wel iets om rekening mee te houden.

*Inspreker (bewoner Kattenburg)* vraagt waarom de plannen voor de Dijkgracht niet versneld worden uitgevoerd? Daar is voldoende locatie voor boten die hier niet gewenst zijn. Natuurlijk valt het realiseren van deze plannen niet onder de bevoegdheid van het stadsdeel, maar het stadsdeel kan wel haar best doen en druk uitoefenen in plaats van met deze onzalige plannen aan te komen.

*Inspreker* zegt dat de walbewoners geen antigevoel hebben ten opzichte van woonbootbewoners, maar de Singelgracht is geen optie voor woonboten. De kade voor de muur bepaalt heel sterk het stadsbeeld en geeft het gevoel dat je naar een ander deel van de stad gaat. Het is eeuwig zonde van het stadsbeeld van Amsterdam om dat zicht te onttrekken door er woonboten te situeren.

*Inspreker (bewoner van de Nieuwe Vaart)* constateert dat bij de Kattenburgerbrug drie ligplaatsen zijn ingetekend. In het verleden is het onmogelijk geweest om daar iets te realiseren omdat het privébezit was; op dit moment is daar een parkeerplaats. Hoe kan dat?

*Mevrouw Van Pinxteren* kan deze vraag uit haar hoofd niet beantwoorden, maar ze zal het natrekken en er in het verslag op terugkomen. Met de eigenaren van deze grond heeft inmiddels overleg plaatsgevonden. Naar aanleiding van hun reacties wordt bezien of deze plekken nog in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen worden.

*Inspreekster* ziet niet in waarom zij woonboten voor haar neus krijgt met alle overlast van dien, terwijl de Prinsengracht wordt ontzien. Zij is daar verschrikkelijk boos om.

*Inspreker* constateert dat er blijkbaar boten moeten worden verplaatst. Hij vraagt of het stadsdeel daarbij op zoek is naar de weg van de minste weerstand? Zijn bewoners van Kattenburg en Wittenburg politiek gezien minder belangrijk, omdat met de belangen van

Kattenburgers en Wittenburgers minder rekening gehouden wordt dan met die van de grachtengordelbewoners?

*Mevrouw Van Pinxteren* ontkent dit ten stelligste. Het stadsdeel zoekt geenszins de weg van de minste weerstand; dat blijkt uit deze avond waarin mondige mensen voluit voor hun mening uitkomen. Er is voor deze locaties gekozen op basis van geschiktheid, niet op basis van politieke druk. Mensen hebben de mogelijkheid om vrijwillig hun boot te verplaatsen.

*Inspreekster* stelt vast dat woonbootbewoners blijkbaar wel een vrije keuze hebben. Waar is de vrije keuze van de walbewoners? Zij krijgen woonboten voor hun ramen en worden opgezaald met alle overlast van dien.

*Mevrouw Van Pinxteren* legt uit dat er de hele inspraakprocedure erop gericht is om bewoners en betrokkenen hun visie te laten geven. Het is een democratisch proces. Wettelijk gezien hoeft deze inspraakavond niet gehouden te worden maar het stadsdeel houdt wel inspraak om bewoners nog meer de gelegenheid te geven hun ideeën en gevoelens te uiten. Deze input zal worden meegenomen en zal er mogelijk voor zorgen dat het conceptplan nog wordt aangepast. Dat plan zal vervolgens de reguliere formele bestemmingsinspraakprocedure ingaan. Het is nu moeilijk aan te geven hoe argumenten gewogen worden en op basis waarvan besloten wordt om het conceptplan eventueel aan te passen. In de twee andere zalen komen ook mensen aan het woord met eigen ideeën en belangen. Dat dient allemaal op elkaar te worden afgestemd.

*Inspreeker* vraagt zich af op basis van welke criteria de voorstellen voor nieuwe ligplaatsen zijn gebaseerd. Wanneer die bekend zijn kunnen, als onderdeel van een democratisch proces bewoners alternatieven aandragen. *Mevrouw Van Pinxteren* kan hierop geen direct antwoord geven. Zij zegt toe in het vervolgproces hierop een antwoord te formuleren.

*Inspreeker* zegt dat er geen enkel probleem is met de woonboten in de Nieuwe Vaart. Er is daar voldoende ruimte om de boten Scandinavisch te parkeren.

*Inspreekster (bewoonster Rapenburg)* is inmiddels het spoor bijster. Zij hoort steeds dat het vol is en dat boten verplaatst moeten worden. Wie vindt dat het te vol is? Zijn dat de bewoners van de Prinsengracht of komt dat bij de gemeente vandaan? Als sommige bewoners van de Prinsengracht het te vol vinden, waarom verhuizen zij dan niet zelf? Als zij last heeft van een lawaaierige kroeg beneden haar, dan gaat ze toch ook niet eisen dat de kroeg gesloten moet worden? Krijgt zij nu boten voor haar ramen omdat iemand anders het zat is?

*Mevrouw Van Pinxteren* stelt dat het oordeel 'te vol' niet uitsluitend afkomstig is van de bewoners van de Prinsengracht. Deze geluiden komen soms van woonbootbewoners, soms van walbewoners en soms van gebruikers van boten. De druk op de binnenstad neemt toe en de kaden en grachten slibben dicht, mede door het toeristisch verkeer. Dat leidt soms tot gevaarlijke toestanden op het water. In de stadsdeelraad is afgesproken om dit beter te beheren en over te gaan tot spreiding. Mensen zullen verleid worden om een andere locatie te zoeken voor hun boot en daarvoor zijn verschillende locaties bedacht.

*Inspreekster* denkt dat het wellicht beter is om een verkeerscirculatieplan voor het water op te stellen. Door het instellen van eenrichtingsverkeer nemen de gevaarlijke toestanden aanzienlijk af.

*Marijke van Bodengraven, voorzitter actiegroep 'De vaart blijft vrij'* merkt op dat de oorspronkelijke Visie op het water uit 2005 ervan uitging dat er werk- en woongrachten waren. Op basis hiervan werden sommige grachten aangemerkt voor verdichting, zijn er o.a.

op de Prinsengracht plaatsen aangewezen voor woonboten en zijn er criteria opgesteld waar wel en waar geen boten geplaatst mochten worden, bijvoorbeeld voor locaties bij bruggen. Hierop is de grachtengordel gaan schreeuwen tijdens de officiële inspraakavond in 2005, waarna ligplaatsen op onder andere de Prinsengracht zijn geschrapt. In de oorspronkelijke visie stond dat achter de bruggen lager dan 2,40 meter geen woonboten mochten komen. Dit criterium is naar aanleiding van de protesten van de grachtengordelbewoners verlaten, waardoor de Kattenburgervaart ineens in beeld kwam. Het is dus een welbewuste keuze geweest om woonboten in de binnenstad te lokaliseren, die keuze is vervolgens op één avond komen te vervallen.

## **INSPRAAK BESTEMMINGSPLAN WATER DEELGEBIED ZUID**

**Gespreksleider: Lubbert Hakvoort**

**Dagelijks bestuur: Roeland Rengelink**

**Ambtenaren: Joop Gerrits en Annet Heuer**

**Notulist: Merel Ligtelijn**

*De gespreksleider Lubbert Hakvoort geeft de gelegenheid tot het geven van inspraakreacties.*

*Inspreker (Boudewijn Snoek, bewoner Oostelijke eilanden) vindt dat het stadsdeel niet alleen de situatie van de huidige woonboten in kaart moet brengen, maar ook moet onderzoeken op welke plaatsen het Amsterdamse water breed en diep genoeg is om woonschepen te kunnen neerleggen.*

*Inspreker (Guido Frankfurter, namens Kooij-Groep waaronder vallen rederij Plas en Kooij) maakt de volgende opmerkingen:*

- Complimenten voor de wijze waarop het bestemmingsplan tot stand is gekomen. Het is een goede uitwerking van de Watervisie.
- De Kooij-Groep is van mening dat de geprojecteerde op- en afstapvoorzieningen niet per se hoeven te worden aangelegd. Rederij Kooij gebruikt in de negentig jaren van haar bestaan de kades om op- en af te stappen.
- Op het Damrak is een op- en afstapvoorziening gepland naast de politiesteiger, recht tegenover steiger 1 en 2 van Rederij Plas. Bijgevolg zal de rederij grote problemen gaan ondervinden met het manoeuvreren van haar boten (lengte 22 m) en het nemen van de bocht. Immers, boten zullen daar vermoedelijk gemiddeld langer liggen dan 5 minuten. Rederij Kooij geeft er de voorkeur aan dat de politiesteiger verdwijnt, omdat deze vooral wordt gebruikt als parkeerplaats voor privéauto's van de politie. De rederij zal daaraan een schriftelijke inspraakreactie wijden.
- Er staan 6 bedrijfsvaartuigen/rondvaartboten ingetekend op het natte Damrak, terwijl rederij Plas sinds tientallen jaren een vergunning heeft voor 9 plaatsen. Daarnaast ontbreekt de werkschuit aan de zijde van de Beurs van Berlage. Ook hiervoor beschikt de rederij over een vergunning.
- Het dagelijks bestuur heeft een werkgroep ingesteld die na de zomer zal gaan werken aan een visie natte Damrak. Voorstel Kooij-Groep: aangezien de grens van het grootstedelijk gebied dwars door het natte Damrak loopt, lijkt het zinvol dit water, conform het Open Havenfront en het Oosterdok, uit het bestemmingsplan te halen, nu nog vele zaken beslist moeten worden in de visie natte Damrak.
- Nabij rederij Hof van Holland van de Kooij-Groep is in het smalste deel van de Amstel een op- en afstapvoorziening geprojecteerd. Deze zal onvermijdelijk grote moeilijkheden gaan geven bij het manoeuvreren van de boten. Pas ná vaststelling van de voorstellen voor deze op-

en afstapvoorziening zijn de doorvaartprofielen vastgesteld; de Kooij-Groep zou zich kunnen voorstellen dat Waternet daar niet gelukkig mee is. Een alternatieve locatie, eveneens vlakbij het Rembrandtplein, is in de eerste plaats de Kloveniersburgwal waar niets staat gepland, recht tegenover het Doelenhotel. Ook Waternet acht dit een acceptabel alternatief, dat op geen enkele manier nautische problemen met zich zal meebrengen.

*Inspreker* maakt de volgende opmerkingen:

- De Bloemensingel is ten onrechte geheel ingetekend als land: er ligt een aaneengesloten rij van boten, die als olieplatforms zijn vastgeketend aan de bodem.
- Ten gunste van het evenwicht tussen wonen-water moet het thema water integraal worden opgenomen in de lokale bestemmingsplannen.
- Neem de hoogte van schepen op.
- Verklaar nieuwe woorden in het bestemmingsplan, om verwarring te voorkomen (zoals de term omgevingsvergunning).
- *Inspreker* heeft een probleem met de anti-dubbeltelregeling, al schijnt deze regeling wettelijk verplicht te zijn.

*Inspreker (de heer Den Hollander, Amstelveeld)* vindt dat het stadsdeel rekening moet houden met het onderzoek uitgevoerd in 2004 door de dienst Onderzoek en Statistiek: dit stelt vast dat de gemeente moet optreden tegen uitbreiding van het aantal vaarbewegingen. Hoe meer steigers en op- en afstapplaatsen, hoe meer vaarbewegingen. In geval een afmeervoorziening wordt gerealiseerd impliceert dit bij elke op- en afstapvoorziening en bij elke boot extra vaarbewegingen (aanmeren, wegvaren), bovendien veroorzaken het manoeuvreren van boten en de bewegingen van toeristen op straat geluidsoverlast. De overlast van boten neemt jaarlijks toe; steeds meer wal- en bootbewoners klagen bij Waternet. Zo heeft de walbewoner op Reguliersgracht 11 extra overlast ervaren van de steiger voor zijn deur de afgelopen twee jaar. In het bestemmingsplan staat dat een toename van overlast niet te verwachten is: dat blijkt uit geen enkel onderzoek en ervaringen van bewoners spreken dit tegen. *Inspreker* vindt dat het stadsdeel onderzoek moet doen naar de verwachte extra overlast ten gevolge van de aanleg van betreffende steigers.

*Inspreker (eigenaar monumentale koopwoning op Geldersekaade)* maakt de volgende opmerkingen:

- De Geldersekaade e.o. komt uit een diep dal, met drugs en prostitutie. De gemeente heeft door de jaren heen veel in de Geldersekaade geïnvesteerd. Deze nu volleggen met boten is geen vooruitgang. Bootbewoners worden bovendien gecompenseerd als ze willen verplaatsen, huiseigenaren wier huizen devalueren door de komst van die boten, niet.
- Er loopt een stuk middeleeuwse stadsmuur in de Geldersekaade, op de waterlijn. Leg je daar boten voor, dan belemmer je het historisch stadsgezicht en de zichtlijn: dat is in strijd met het bestemmingsplan.
- In de Nieuwmarktbuurt is het aantal parkeerplaatsen teruggebracht, maar het aantal woningen uitgebreid waardoor het parkeerprobleem is toegenomen. Plaats je nu extra woonboten, dan wordt dit probleem geïntensiveerd. In combinatie met de verandering van de rijrichting zal de situatie aan vooral de even zijde sterk verslechteren (te hoge parkeerdruk). De gemeente Amsterdam zou hiertegen bezwaar moeten maken, met het oog op het historisch stadsgezicht.
- Wie garandeert dat het stadsdeel voorkomt dat de nieuwe boten geen hoerenboten worden?

Vier burens van deze *inspreker* sluiten zich aan bij diens visie. Voorts brengen zij in:

De Gelderse kade is nu nog vrijwel geheel open water, met fraai zicht op de historische walmuur en de Waag. Behoud het karakter van de buurt. De Gelderse kade is een van de weinige grachten waar boten tweezijdig zijn gepland. Aan de even zijde is de walkant smal, er is amper ruimte voor een fatsoenlijk trottoir. Ter plaatse zijn bedrijfsboten (valt prostitutie daar ook onder?) geprojecteerd, en een steiger. De Gelderse kade wordt op deze manier de afvoerput van de stad. Het gebied verdient meer dan dat.

*Een andere buur* woont op één van de twee boten in de Gelderse kade. Zij is niet per se tegen uitbreiding van het aantal boten, maar de ruimte op de kade voor fatsoenlijke toegangen is nu al beperkt. Maak je daar een rondvaartbootsteiger dan krijgen boten problemen met keren, vooral bij een tweezijdig vol gelegde Gelderse kade. Negentien boten erbij lijkt haar niet realistisch; de omvang van de schepen is ook van belang, daar moet goed naar gekeken worden. De buurt (woonbuurt én veel te toeristisch) zou alleen woonbootbestemming moeten krijgen. Horeca en aanverwante drukte en overlast zijn er al genoeg. Nergens wordt duidelijk of die negentien plekken woon- dan wel ondernemersbestemming hebben, in theorie zouden het allemaal hotelboten kunnen zijn.

*Inspreekster (bewoonster boot voor Hermitage, naast steiger)* is tegen het mengen van woonfunctie en verblijfs/vertierfunctie, wat wél gebeurt wanneer je op- en afstapvoorzieningen aanlegt in een woonbuurt. Gebleken is dat deze structureel overlast aantrekken (achterlaten rotzooi, zuipende mensen, extra vaarbewegingen, luchtvervuiling, geluidsoverlast). Dit moet niet worden onderschat. Ook moet men niet onderschatten de belangrijke functie van woonbootbewoners voor de stad.

*Inspreker (bewoner woonark Amstelveld)* is tegen een op- en afstapvoorziening daar. Dit geeft te veel overlast.

*Inspreker (eigenaar woonboot bij Hermitage)* maakt de volgende opmerkingen:

- Handhaaf op de overlast veroorzaakt door de aanwezigheid van de steiger en leg er niet nog meer aan in deze buurt. In de zone Amstel/Blauwbrug zouden op termijn zes steigers liggen binnen een afstand van 400 meter; dat spreidingsbeleid verdient geen schoonheidsprijs, er zit geen visie achter.
- Op de plaats van zijn steiger is een woonboot ingetekend, die ook bestaand is, betekent dit 'kassa'?

*De heer Rengelink* antwoordt dat als er een fout is gemaakt op de tekening, die wordt gecorrigeerd. Hij benadrukt dat de op- en afstapvoorzieningen in dit bestemmingsplan niet zijn ingericht op grote groepen personen. Tenzij het om bestaande steigers gaat, zijn op- en afstapvoorzieningen opgebouwd uit één plank langs de kade en 4 afmeerpalen. Er zal enige overlast zijn, maar niet in orde van grootte van die bij de Hermitage.

*Inspreker* vraagt of de 43 plekken voor hotelboten worden vergeven aan de reeds bestaande 60 illegale hotelboten of kan elke vrije ondernemer zonder boot hierop inschrijven, zoals in de stukken wordt gesuggereerd?

*De heer Gerrits* antwoordt dat iedereen die een hotelboot wil beginnen daarvoor een vergunning kan aanvragen zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is en nadat aan de wettelijke regelgeving is voldaan. Zonder boot/lichtvergunning is het lastig ertussen te komen. Voor die 43 plekken komt een spreidingsbeleid over West, Zuid en Oost (maximaal 1 hotelboot per rak).

*Inspreker (bewoner Snoekjesgracht, eigenaar van een van de vijf boten die moeten verdwijnen)* vraagt hoe onzeker zijn positie is.



*De heer Gerrits* antwoordt dat het stadsdeel met inspreker in overleg is over een alternatief. De wensen van inspreker zijn bekend, maar de situatie blijft onzeker. Op de voorkeursplek van inspreker ligt een andere boot. De nieuwe plek voor deze boot moet nog worden goedgekeurd. Gebeurt dit niet, dan kan inspreker niet naar deze plek. Er moet overeenstemming worden bereikt met betrokken partijen. Gebeurt dit niet, en werkt inspreker niet mee, dan kan in het uiterste geval bestuursdwang worden toegepast.

*Inspreker* constateert dat de geprojecteerde op- en afstapvoorzieningen voor bedrijven zijn. Waar moet de pleziervaart - niet onaanzienlijk in Amsterdam – op- en afstappen?

*De heer Rengelink* antwoordt dat je met commerciële bedrijven afspraken kunt maken over het gebruik van op en afstaplocaties, met de Nederlandse bevolking niet. Er komen dus borden 'verboden aan te meren'. Dat neemt niet weg dat je ook met de plezierboot even mag aanleggen bij een op- en afstapvoorziening om mensen te laten in- uitstappen, mits je de beroepsvaart niet hindert.

*Inspreker* merkt op dat bij de Hermitage vaak een watertaxi afmeert die urenlang met ronkende motor op klanten ligt te wachten, te beroerd een touw vast te leggen. Politie en Binnenwaterbeheer handhaven niet: 'geen tijd'. Alleen afspraken maken helpt kennelijk niet, handhaven is noodzakelijk.

*De heer Rengelink* erkent dit en zegt toe dat handhaven ook zal gebeuren.

*Inspreker* vraagt wat wordt verstaan onder commercieel vervoer over water.

*De heer Gerrits* zegt dat hieronder vallen alle beroepsvaartuigen met een vergunning om goederen dan wel mensen te vervoeren over water. Van het aantal getelde vaarbewegingen is 2% beroepsvaart.

*Inspreker* zegt dat in de rapporten van de LAGroup wordt gesproken van het aantal vaarvergunningen vergeven in de beroepsvaart, niet van vaarbewegingen. Tevens is een steekproef gedaan driemaal per jaar op drie verschillende locaties in de Prinsengracht: bij 'gemiddeld weer' was 80% beroepsvaart. Inspreker verzoekt de heer Gerrits deze feiten in de voorlichting te corrigeren. In de rapporten is voorts inconsistent gebruik gemaakt van definities en de manier waarop deze worden uitgelegd. Vooral het Steigerplan is abominabel; het stadsdeel sprak in het kader van dit plan slechts met commerciële partijen, terwijl het de titel draagt De Effecten en acceptatie van het Steigerplan. Inspreker verzoekt bij de presentatie van volgende stukken en rapporten inzicht te geven in de belangenverstrengeling tussen ambtenaren/bestuurders en de betrokken commerciële partijen/reders. Graag transparantie.

*De heer Rengelink* zegt dat er geen belangenverstrengeling is.

*De heer Gerrits* legt uit dat het Prinsengrachtrapport ertoe dient na te gaan of de beroepsvaart belangstelling heeft voor op- en afstapvoorzieningen, en zo ja, in welke mate. Het andere rapport betreft tellingen van het aantal vaarbewegingen per seizoen. Plezierboten varen niet met slecht weer, dus 80% is dan beroepsvaart. Daarnaast is 2% van het jaarlijkse gemiddelde aantal vaarbewegingen beroepsvaart.

*Inspreker* antwoordt nergens cijfers te hebben gezien die deze bewering staven. Uit de rapporten blijkt dat die 2% refereert aan het aantal vergunningen. Inspreker wacht de schriftelijke onderbouwing van de bewering graag af. Zou het inderdaad maar 2% zijn, waarom is het dan zo belangrijk hieraan grote aandacht te besteden in het bestemmingsplan?

*Inspreker* zegt dat de vele sloepen die het Amstelveld passeren met vijftig man 'commerciële huurbakken' zijn. Enkele jaren terug heeft het stadsdeel de vergunning van deze feestboten uitgebreid. Deze boten hebben naam noch nummer, het is derhalve voor derden onmogelijk een klacht veroorzaakt door die boten door te geven. Doe daar wat aan.

*De heer Rengelink* zegt dat het stadsdeel deze frustratie deelt. Twee jaar terug vond reeds een raadsconferentie plaats over lawaaioverlast op water. Deze sloepen varen overigens zonder vergunning en zijn dus illegaal.

*Inspreekster* wijst op het feit dat het stadsdeel in het verleden stelde tégen hotelboten te zijn, omdat handhaven lastig zo niet onmogelijk zou zijn. *Inspreekster* woont ‘boven’ een hotelboot en ondervindt hiervan veel onrust en overlast (lawaai, rotzooi, rebelse kinderen, zuipzucht, bruuft gedrag). Van handhaving is geen sprake.

Met de insprekers (bootbewoners Amstelveld) wier boten zijn beschadigd door aanvaringen, voert het stadsdeel simultaan één-op-ééngesprekken over het aanleggen van aanvaarbeschermingen.

*Inspreker (bewoner parterrewoning Prinsengracht nabij Amstel)* gaat in op de zichtlijnen waarover in het plan herhaaldelijk wordt gesproken. In de jaren zeventig had hij nog zicht op twee meter van het water, sinds de jaren tachtig geen centimeter. Woonboten belemmeren het zicht. Behoud van betreffende 762 woonboten wordt ten onrechte niet ter discussie gesteld. Het stadsdeel maakt onderscheid tussen schepen en arken: Waarom geen plan gemaakt om de arken de komende dertig jaar gestaag uit het stadsbeeld te laten verdwijnen? Koop de bewoners uit.

*De heer Rengelink* antwoordt dat woonboten woningen van mensen zijn. Het hebben van een uitzicht of zichtlijn is van een andere orde dan het hebben van een slaapplek of dak boven je hoofd. Uitkopen is vanuit financieel oogpunt geen optie, dat kost al snel honderd miljoen euro.

*Inspreker (woonbootbewoner Gelderskade)* is geschrokken van het plan om veel extra ligplaatsen bij de Gelderskade te maken. Behalve de onvermijdelijke toename aan overlast, neemt ook de ‘lelijkheid’ toe. In het rapport komen de welstandseisen onvoldoende naar voren. Schuttingen plaatsen is een slecht idee. Het moet geen drijvende camping worden. Van hotelboten ziet hij nut noch noodzaak in.

*De heer Gerrits* antwoordt dat voor het vervangen van boten (welstands)richtlijnen gelden. Ook boten die nu in de Gelderskade liggen zijn getoetst.

*Inspreker (bewoner Oudezijds Achterburgwal)* maakt de volgende opmerkingen:

- Gebruik van het water is voor 98% vervoer door kleinere boten, en 2% vergund groot materiaal. Logischerwijs zullen de op- en afstapplaatsen meer worden gebruikt door de pleziervaart dan door de beroepsvaart. Geen wonder dat velen zich zorgen maken over toenemende overlast.
- Vervoer over water is ook goederenvervoer over water. De op- en afstapplaatsen zullen onvermijdelijk tevens fungeren als laad- en losplekken, met de bijbehorende infrastructuur aan de wal. Het grote potentieel voor vrachtvervoer over water krijgt amper aandacht in het bestemmingsplan.
- Transparantie is van belang. Aan de achterzijde van The Grand is een steiger gemaakt (inmiddels geschrapt omdat het hotel die niet wil) door een miljonairsclub die daar een sociëteit wilde vestigen. De commerciële rondvaart had daarom niet gevraagd. Hoe zijn de afwegingen daaromtrent historisch verlopen?

*De heer Rengelink* zegt dat de op- en afstapplaatsen juist bedoeld zijn voor goederenvervoer en vervoer van personen over het water. De steiger is geschrapt om parallelle procedures te vermijden. Welke de exacte afwegingen zijn geweest, is hem onbekend.

*Inspreker (de heer Hofstede)* vraagt of er een welstandscommissie komt voor woonboten. Hebben boten onderhoudsplicht? Kan de gemeente woonboten die moeten verhuizen dwingen om aan bijvoorbeeld de Geldersekaade te gaan liggen?

*De heer Rengelink* antwoordt dat er een welstandscommissie is. Welstandstoetsen vinden plaats wanneer een boot wordt verbouwd of deze wordt vervangen. Bootbewoners hebben onderhoudsplicht, 'die niet meer kan betekenen dan het bewaard blijven van de boot in de huidige toestand'; 'het kan niet zo zijn dat boten moeten voldoen aan de welstandseisen'. Het stadsdeel kan bestuursdwang toepassen bij de woonbootbewoners die door het plan moeten verhuizen, als zij geen enkele medewerking verrichten. Het stadsdeel spant zich in om over de alternatieve plek met deze bewoners overeenstemming te krijgen.

*Inspreker* klaagt dat zijn boot die naast een steiger ligt vorig jaar zeventig keer is aangevaren, en dit jaar al veertig keer. Bij wie moet hij verhaal halen?

*Inspreker (de heer. Beijnes, walbewoner Prinsengracht, hoek Spiegelstraat/Vijzelstraat)* maakt de volgende opmerkingen:

- Het bestemmingsplan is gespeend van elke visie. De grachten zijn langzaamaan dichtgeslibd met boten, daarover wordt niets gesteld, waardoor zo'n ontwikkeling nooit is terug te dringen. *Inspreker* twijfelt aan het aantal van 762; in Amsterdam is het altijd een maatje meer, ca. 800 lijkt waarschijnlijker.
- Hotelboten horen niet in Amsterdam: haal ze weg.
- Nabij de deur van *insprekers* woning (ongeveer voor nummer 640) ligt een boot van langer dan 12 meter. Deze is of was van de vorige bewoners van dit pand en werd gebruikt als logeerruimte, maar ligt er nog steeds. Veel boten fungeren alleen als opslagplaats o.i.d.: haal die boten weg.
- Neem de Bloemensingel, waarvan het een schande is dat die bebouwing daar nog ligt, op in het bestemmingsplan.

*Inspreekster (mevrouw Beijnes)* stelt dat hotelboten illegaal zijn. Zij worden nu beloofd met legalisering, i.p.v. sluiting. Zij vindt dat er genoeg hotels aan de wal zijn: sluit de hotelboten.

*Inspreker (Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad)* is voorstander van dynamisch gebruik van het water, maar pleit voor het verbieden van versterkt geluid op bootjes. Dit gebeurt al in Venetië.

*Inspreker* ziet graag meer steun voor elektrische boten.

*Inspreker* maakt de volgende opmerkingen:

- Op de Prinsengracht is ook een scheepje 'weggetekend', maar die vind je in het bestemmingsplan nergens terug. Vergeten?
- Herstel de prachtige watertrappen in de Gelderskade, ooit afgesloten vanwege junkenoverlast.
- Breidt eerst de handhavingsmogelijkheden uit voorat je overgaat tot verdere intensivering van het gebruik van het water.

*Inspreker* maakt de volgende opmerkingen:

- De op-/afstapvoorziening is qua oppervlakte weliswaar kleiner dan de steiger, maar de omvang van de overlast die het aantrekt is even groot.

- Voorzie rondvarende privéboten van een nummer(bord). Amsterdam is de goedkoopste jachthaven van Nederland. Doe daar wat tegen. De boot van inspreker ligt bij de Berlagebrug, tegen betaling.

## **INSPRAAK BESTEMMINGSPLAN WATER DEELGEBIED WEST**

**Gespreksleider: Hans Entrop**

**Dagelijks bestuur: Boudewijn Oranje**

**Ambtenaren: Quinten Niessen en Christian Burzer**

*Gespreksleider Hans Entrop* zegt dat doel het verzamelen van inspraakreacties is. Deze worden genotuleerd, de bestuurder kan niet direct op alle vragen een antwoord geven. Hij stelt voor om de vragen en opmerkingen te verzamelen naar onderwerp.

### **Bedrijfsvaartuigen**

*Inspreker* informeert naar het aantal bedrijfsboten en wil weten of illegale bedrijfsboten/licplaatsen worden gelegaliseerd.

*De heer Niessen* antwoordt dat er 11 niet vardende bedrijfsvaartuigen zijn en 118 varende bedrijfsvaartuigen (rondvaart, waterfietsen). Er is gestart met legalisering. Alle bedrijfsboten moeten een licplaatsvergunning hebben. Deze aanvragen zijn bijna allemaal afgehandeld. Een aantal bedrijven krijgt geen licplaatsvergunning, de ondernemers krijgen wel de tijd om hun bedrijfsactiviteiten af te bouwen. Ook kunnen zij bezwaarprocedures starten. Hierdoor is het mogelijk dat een boot zonder vergunning nog 3 jaar blijft liggen.

### **Gedwongen verplaatsing van woonboten**

*Hans Paalman (woonbootbewoner Prinsengracht/Noordermarkt)* is eigenaar van een van de 5 woonboten die verplicht verplaatst worden. Zijn inspraakreactie is vergeten bij de belangengroeperingen. Deze is daar alsnog toegevoegd.

### **Op- en afstapvoorziening**

*Inspreker (bewoner Noordermarkt)* heeft begrip voor het bezwaar van de heer Paalman. Zijn bezwaar betreft de op- en afstapplaats bij de Noordermarkt. De Noordermarkt is, vooral op marktdagen, erg druk. Er zijn verschillende belangen, maar men regelt dit onderling en het gaat meestal goed. Wel wordt het steeds drukker, de grens is bereikt, de Noordermarkt is vol. Een op- en afstapplaats zal zorgen voor een toevloed van mensen. De commerciële vaart zal hier op frequente basis aanleggen en toeristen afleveren. Met gevolg overcommercialisering van een charmant plein waar veel mensen van genieten (bewoners, passanten). Dit is het kind weggooid met het badwater. Inspreker is tegen een aanlegsteiger bij de Noordermarkt. Verder vraagt hij in hoeverre de belangen van de commerciële vaart drukken op het besluit een op- en afstapplaats te maken. En wat zijn de consequenties als de op- en afstapplaats er toch komt? Waar moeten boten die aanleggen aan voldoen, met welke frequentie mogen zij aanleggen, en hoe wordt dit gehandhaafd?

*Inspreker (bewoner Noordermarkt)* is bang voor overlast als gevolg van de op- en afstapvoorziening. Dit met name 's avonds en 's nachts (denk o.m. aan partyboten). Daarbij komt dat de voorziening vlakbij een café is. Een bordje 'verboden aan te leggen' gaat niet werken.

*Inspreker (Frans Heijn)* begrijpt het grote belang dat mensen hebben die gedwongen zijn te verhuizen. Zelf is hij eigenaar van een 8 meter lange salonboot die elektrisch wordt aangedreven. Hiermee laat hij toeristen het werelderfgoed zien. Hij maakt bezwaar tegen het feit dat hij verbannen wordt naar de Nassaukade, ver buiten het centrum. Inspreker is een uur bezig met heen en weer varen naar het Centrum. Hij heeft vergunning aangevraagd om in het centrum te mogen liggen, zonder resultaat. De gemeente zou de stille reukloze elektrische bootjes juist moeten stimuleren, want wat is nu mooier dan het werelderfgoed laten zien met kleine stille reukloze bootjes? Maar het huidige beleid weert deze bootjes uit het Centrum.

*Inspreker* stelt dat de wijze waarop het werelderfgoed wordt benut met op- en afstapvoorzieningen, ertoe leidt dat Amsterdam een toeristenhol wordt. De stad gaat naar de knoppen. Het bestuur zegt dat het water een waterfunctie moet hebben, maar staat wel hotelboten toe. Op deze manier wordt Amsterdam als Venetië, een stad waar je niet wil wonen.

*Inspreker (bewoner Singel en lid van een belangenorganisatie)* woont tegenover de op- en afstapplek bij de Sonestakoepel. Hier worden hotelgasten opgehaald. De boten maken een 'klereherrie'. Inspreker wijst daarbij op het lawaai onder water van de boegschroeven bij het heen en weer manoeuvreren. Dit aspect wordt structureel onderschat.

*Inspreekster (mevrouw van Kasbergen, bewoonster Prinsengracht)* kijkt uit op de Noordermarkt en geniet van het prachtige schip aan de oever van de Noordermarkt. Zij begrijpt dat het bestemmingsplan een relatie wil leggen tussen het water en de historische bouw van de Noordermarkt. De op- en afstapplaats verstoort echter deze relatie. Als je van de Noordermarkt houdt, maak je geen extra looplijn. Ook zal de waarde van de huizen hierdoor kelderen. De idyllische sfeer verandert in een situatie waarbij je de ramen dicht moet houden vanwege geluidsoverlast. Het stadsdeel moet rekening houden met het feit dat de Noordermarkt een klankkast is: aan de Prinsengracht kun je horen wat er op de Noordermarkt gezegd wordt. De op- en afstapplaats doet de geluidsoverlast toenemen.

*Inspreker* pleit ervoor dat ook de recreatievaart gebruik kan maken van de op- en afstapvoorzieningen. De aanlegplekken in het Open Havengebied zijn nu alleen voor rondvaarboten, ze moeten voor iedereen zijn. Daarbij moet recreatievaart niet verward worden met pleziervaart (grotere boten, sloepen, vrijgezellenparty's).

*Inspreker (bewoner Prinsengracht)* woont tegenover de geplande op- en afstapvoorziening. Dit zal leiden tot overlast van partyboten en mensen voor je deur. Hier wordt je als bewoner niet vrolijk van. Daarbij komt dat bewoners 's nachts niemand bellen om de overlast te melden/te doen beëindigen.

*Inspreker* mist aandacht voor de uitstoot van fijnstof in het rapport. Deze uitstoot neemt toe bij een op- en afstapplek waar boten stationair de motor laten draaien en vol gas geven bij het wegvaren. Dit is een ramp voor het milieu. Inspreker is ook benieuwd naar fijnstofmetingen op Koninginnedag en bij Gay Pride; hij heeft de indruk dat dit helemaal niet gemeten wordt.

*De heer Oranje* antwoordt dat het vanavond om het bestemmingsplan gaat. Men mag reageren op de op- en afstapvoorziening bij de Noordermarkt en op de gedwongen verplaatsing van twee woonboten bij de Noordermarkt, maar deze onderwerpen zijn niet nieuw, ze zijn al eerder aan de orde geweest bij de 'Visie op het Water' in 2006. In de visie is besloten tot bevrozing van het aantal ligplaatsen, tot bevordering van spreiding en tot

verdunding op plekken waar het erg vol is. Daarbij is besloten tot de verplaatsing van 5 woonboten om het evenwicht te herstellen. De Noordermarkt zal zeker onderwerp zijn in de raadsvergadering, maar voor het dagelijks bestuur is de verplaatsing van de woonboten een gevolg van de visie. De raad kan hier anders over denken. Ook de keuze voor op- en afstapvoorzieningen is al eerder gemaakt: er is een aparte nota Steigerbeleid vastgesteld. De grachten zijn vaarwegen, het is logisch dat je voorzieningen treft voor transport. Het is niet de bedoeling dat hier pleziervaartuigen gaan aanleggen, maar het is wel de bedoeling om vervoer over water mogelijk te maken. Het beleid van de Centrale Stad richt zich ook op meer vrachtvervoer over water.

*Inspreker* vindt dat je alvorens de voorziening te maken, je eerst naar het gebruik moet kijken. *De heer Oranje* zegt dat de op- en afstapvoorzieningen voor vervoer van goederen zijn, maar zij faciliteren ook het aanleggen van rondvaarboden.

*Inspreker* wijst op het feit dat de op- en afstapvoorziening aan het Singel goed werkt. Deze ligt echter niet pal aan het Spui, maar 150 meter daarvandaan. Analoog hieraan zou je de op- en afstapplek niet pal aan de Noordermarkt moeten maken, maar 200 meter verderop zodat mensen er minder last van hebben.

*Inspreker* zegt dat deze er als is: er is een laad en losplek voor vrachtboten in het Westerdok, op 150 meter van de Noordermarkt.

*De heer Oranje* stelt dat het stadsdeel een netwerk van op- en afstapplaatsen wil aanleggen, deze locatie maakt daar onderdeel van uit. De op- en afstap heeft echter niets te maken met pleziervaart en partyboten.

*Inspreker* zegt dat de pleziervaart er niettemin wel zal gaan aanleggen.

*De heer Oranje* voorspelt dat de op- en afstapvoorziening niet tot overlast zal gaan leiden.

*Inspreker (Frans Heijn)* stelt dat hij 5000 euro boete moet betalen als hij langer dan tien minuten bij het Anne Frankhuis blijft liggen. Nu wordt onder het mom van zichtlijnen geregeld dat een dieselrondvaartboot elke 3 minuten mag aanleggen bij de Noordermarkt.

*De heer Oranje* zegt dat het aantal vergunningen niet wordt verhoogd. *Inspreker* wil langer blijven liggen dan 10 minuten bij een op- en afstapvoorziening, dit is – net als bij een laad- en losplaats – niet toegestaan. Commerciële vervoerders mogen bij een op- en afstapvoorziening laden en lossen.

*Inspreker* neemt aan dat men dan wel een elektrische boot moet hebben.

*De heer Niessen* zegt dat het stadsdeel geen zeggenschap heeft over de wijze van aandrijving, dit is aan de Centrale Stad. Alle rondvaartboten mogen aanleggen bij de op- en afstapvoorzieningen. Strengere eisen voor de aandrijving zijn in ontwikkeling.

*Inspreker (Frans Heijn)* vindt het beleid niet eerlijk. Aan elektrische boten worden wel eisen gesteld.

*Inspreker* constateert dat de heer Oranje voorspelt dat de op- en afstapvoorziening geen extra overlast zal creëren. Echter, alle commerciële mogen er afmeren. Deze faciliteit, waarvoor het stadsdeel verantwoordelijk is, zal tot overlast leiden.

*De heer Oranje* antwoordt dat de op- en afstapvoorzieningen niets te maken hebben met het aantal boten dat over de grachten vaart.

*Insprekers* zijn het daar niet mee eens.

*Inspreker* merkt op dat wanneer er om de 3 minuten een rondvaartboot aanlegt, dit botst met het doel behoud van historisch karakter.

*De heer Oranje* zegt nogmaals dat het aantal rondvaartboten niet toeneemt.

*Inspreker* stelt dat rondvaarboden wel meer gaan stoppen.

## **Besluitvorming**

*Inspreker* begrijpt dat volgens de heer Oranje in 2006 al het besluit genomen is dat 5 woonboten naar elders moeten.

*De heer Oranje* antwoordt dat dit in de visie staat wat in feite al een besluit is.

*Inspreker* vindt een besluit en een visie iets anders; hij heeft elke dag wel een visie.

*De heer Niessen* legt uit. In 2006 heeft de raad in het algemeen gezegd dat de Noordermarkt een bijzondere plek is, waar men meer zicht op het water wil. In 2009 is een startnotitie gemaakt voor het bestemmingsplan, hierbij is concreet gekeken welke boten weg moeten. Dit is gecommuniceerd en bewoners hebben hierover kunnen inspreken bij de raadscommissie. Dit bestemmingsplan is nu heel concreet en geeft precies aan welke boten weg moeten.

*Inspreker* concludeert dat het besluit niet in 2006 maar in 2009 is genomen. In 2006 is besloten de Noordermarkt als bijzondere plaats aan te merken, inspreker is het hiermee eens, het is geweldige plaats. Daarna is gezegd dat een aantal boten weg moet, daarna welke boten.

*Inspreker* zegt dat in 2006 een algemeen besluit genomen is dat steeds meer wordt geconcretiseerd, dat is de manier waarop democratische besluitvorming werkt.

## **Hotelboten**

*De heer Oranje* begrijpt dat een aantal mensen niet blij is met het toestaan van hotelboten. Deze zijn er echter nu al: minimaal 49. Het stadsdeel wil een deel van deze hotelboten faciliteren, dit wil niet zeggen dat alle illegale boten gelegaliseerd worden. Er worden voorwaarden geformuleerd waaraan de hotelboten moeten voldoen.

*Inspreker* vraagt waar zij aan moet denken bij een hotelboot: gaat het om B&B's of om hotels met 50 kamers?

*Inspreker* heeft een hotelboot. Hij verhuurt deze als appartement aan gezinnen.

## **Alternatieve ligplaatsen in Prinsengracht**

*Inspreker (de heer Gerritsen, bewoner Prinsengracht)* is tegen het voornemen om 2 extra ligplaatsen in de Prinsengracht te creëren op het rak tussen brug 65 en 66. Het is hier al zeer druk, bovendien liggen de bruggen dicht bij elkaar: er zullen onhandige vaarsituaties en botsingen ontstaan. Waarom de ligplaatsen niet een rak verder maken, daar ligt geen enkele woonboot. Twee boten toevoegen aan een reeds druk rak is strijdig met het uitgangspunt spreiden. *Inspreker* sluit hierbij aan, ooit lagen hier 3 boten, nu 9, wanneer er nog 2 bijkomen is er geen ervaring van ruimte meer.

## **Spreiding van woonboten: opkopen**

*Inspreker (Els Willems)* vindt gedwongen spreiden van woonboten een heel slecht idee. Zowel walbewoners als bootbewoners willen water zien en hechten aan de plek waar ze wonen. Wat kun je dan wel doen om meer ruimte te creëren? De enige echte oplossing is dat de gemeente boten die te koop staan opkoopt (goedkoper dan het opkopen van panden op de wallen). Vervolgens kun je een klein beetje gaan schuiven. Zij stelt voor om hiervoor een fonds op te richten. Zij vraagt het stadsdeel met klem om de woonboten op Amstelveld en Noordermarkt te laten liggen. Dit geeft rust voor woonbootbewoners én walbewoners.

## **Hoe vrijwillig is vrijwillig?**

*Inspreker (mevrouw Truijens)* hoort mensen zeggen dat zij weg moeten met hun woonboot. Zij had echter begrepen uit de visie/het bestemmingsplan dat niemand verplicht wordt om zijn woonboot te verplaatsen.

*Inspreker (woonbootbewoonster Brouwersgracht)* woont in een druk stuk van de Brouwersgracht. De woonboten liggen tegen elkaar en haar boot ligt praktisch in een historische brug. Hoe vrijwillig is vrijwillig? De effecten van het bestemmingsplan moeten

wel binnen tien jaar zichtbaar zijn. Hoe compenseert het stadsdeel de planschade als zij haar boot moet verplaatsen? De plek is zo prachtig dat hij onbetaalbaar is, en er geen gelijkwaardig alternatief is.

*De heer Oranje* De 5 boten die niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen kunnen kiezen uit de alternatieve ligplaatsen. Als naar verloop van tijd geen alternatieve ligplaats wordt gekozen, zal het stadsdeel voor deze boten bestuursdwang toepassen om het bestemmingsplan uit te voeren. Het verplaatsen van een woonboot van de Brouwersgracht naar elders, gebeurt op basis van vrijwilligheid. Planschade is dan niet aan de orde.

*De heer Niessen* zegt dat vrijwillig echt vrijwillig is. Het idee is dat het stadsdeel bij walmuurrenovaties in gesprek gaat met de woonbootbewoners om te kijken of men wellicht iets op kan schuiven. Echter, als men dit niet wil, houdt het op. In de praktijk is dit echter op verschillende locaties aardig verlopen.

*Inspreekster (woonbootbewoonster Brouwersgracht)* stelt dat de heer Niessen de situatie op de Brouwersgracht kent: er moeten veel boten weg, wil haar boot 10 meter kunnen opschuiven van de historische brug.

### **Overlast**

*Inspreeker (Wim Alkema, bewoner Brouwersgracht)* stelt dat de vaart explosief gegroeid is en daarmee de overlast. Hij mist aandacht voor overlast in het bestemmingsplan.

*De heer Oranje* antwoordt dat overlast niet in het bestemmingsplan geregeld wordt.

### **Vervanging en verbouwing woonboten**

*Inspreeker (Paul van Katwijk)* is bereid zijn ark te veranderen in een schip, ware het niet dat het aantal raampjes beperkt is. Mag hij de zijkant van de boot vervangen door glas?

*De heer Niessen* zegt dat deze vraag geen betrekking heeft op het bestemmingsplan.

*Inspreeker* stelt dat vrijwilligheid t.a.v. verplaatsing ophoudt op het moment dat iemand zijn woonboot gaat verbouwen of vervangen. Op dat moment wordt het bestemmingsplan geëffectueerd en moet de woonboot aan nieuwe regels voldoen. Verder vraagt hij of hij het juist heeft begrepen dat wat er nu is wordt gelegaliseerd in het bestemmingsplan.

*De heer Niessen* antwoordt dat er algemene regels zijn. Zo mag de toegangsvoorziening maximaal 2 bij 2 meter zijn. Voor een bredere toegang kan men een ontheffing aanvragen. De toegangsvoorzieningen zijn niet geregeld in het bestemmingsplan.

*De heer Burzer* zegt dat in de regels van het bestemmingsplan zijn wel de toegangsvoorzieningen geregeld zijn maar niet opgenomen zijn op de verbeelding. Het maximale maat hiervoor is inderdaad 2 bij 2 meter. Indien aantoonbaar om technische redenen de boot niet dicht bij de wal kan liggen en de voorziening langer moet zijn kan bij omgevingsvergunning afgeweken worden van deze maat. Als een boot buiten het aanduidingsvlak ligt en voor deze ligplaats een grondige renovatie of vervanging van de boot wordt aangevraagd, hieraan alleen medewerking verleend wordt als de boot verplaatst wordt naar het gedeelte binnen het aanduidingsvlak.

*Inspreeker* concludeert dat verplaatsen gebeurt op basis van vrijwilligheid op 5 boten na. Echter, als je in de loop van de jaren je boot moet renoveren of vervangen, ben je genoodzaakt te verkassen.

*Inspreekster (woonbootbewoonster Brouwersgracht)* vraagt wat er gebeurt als haar boot aan vervanging toe is? Wie wil in dat geval haar boot/licplaats kopen?

*De heer Niessen* zegt dat inspreker haar boot gewoon kan vervangen.

*Inspreekster* praat hier graag over door met de heer Niessen.



*De heer Burzer* zegt dat alle boten in de Brouwersgracht positief bestemd zijn. Er is wel een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen met een bevoegdheid voor het dagelijks bestuur om het aantal ligplaatsen naar beneden bij te stellen voor het geval als een boot uit het rak verdwijnt. Maar niemand wordt gedwongen uit het rak weg te gaan. *De gespreksleider* sluit de discussie en wijst op de formulieren voor het noteren van inspraakreacties.

## **BIJLAGE 2: INTEGRALE BIJDRAGEN INSPREKERS**

In deze bijlage vindt u de integrale tekst van inspraakreacties die op de inspraakavond zijn uitgesproken door de vertegenwoordigers van belangengroeperingen, zowel tijdens het plenaire gedeelte als de gebiedssessies.

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

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

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

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

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

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

Wij danken u voor uw aandacht.

Jochem Bakker,

Namens de Vereniging Waterwonen en Toerisme

Goedenavond

Mijn naam is Marijke van Bodengraven. Ik spreek namens Belangengroep De vaart blijft vrij hierin zijn verenigd:

VVE Groot Kattenburg  
Bewonerscommissie Leefbaar Kattenburg  
Bewonerscommissie Kattenburg Complex 4/5 (Rochdale)  
VVE Kattenburg  
VVE Wittenburg  
Coöperatieve Woonvereniging Jan van Schaffelaar W.A.  
VVE De Paerl  
Bewonerscommissie Groot Wittenburg (De Key)  
Bewonersvereniging Eigen Haard

ondersteund door het Eilandenoverleg

We hebben ook meer dan 400 handtekeningen.

De Kattenburgervaart heeft aan drie kanten bebouwing; kops in het water gebouw De Paerl, een rijksmonument uit 1663, aan beide kanten van de vaart appartementgebouwen met binnenhoven.

De woonkamers en slaapkamers van de bewoners bevinden zich aan de vaart. Sommige appartementen hebben alleen aan de vaart ramen.

Water resoneert en versterkt geluid, de Kattenburgervaart is door deze bebouwing een klankkast. Over de geluidsoverlast zijn politierapporten, bankjes weggehaald, stopverbod is ingesteld, de kade is net met groen heringericht. Alles om het geluid te dempen. Die klankkastwerking is bekend bij het stadsdeel. U heeft zelfs een aantal jaren geleden een groep ganzen laten verwijderen vanwege geluidsoverlast, de combinatie water en bebouwing was hier dodelijk. Naar nu blijkt zelfs voor mensen: De Telegraaf "Geluidsstress dodelijk".

De vaart heeft geen doorstroming, is niet aangesloten op gemaal Zeeburg. Loopt dood. Waternet raadt af hier woonboten te leggen.

U weet dit allemaal en toch wilt u de Kattenburgervaart volplempen met woonboten.

Waarom? Het voldoet niet aan de voorwaarden die u als stadsdeel stelt bij de realisatie van dit waterplan;

- zorgvuldige belangenafweging

nee: zicht op het water in de grachtengordel versus leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de Kattenburgervaart? voordeel voor nul, woonbootbewoners zitten er ook niet op te wachten versus nadeel voor 400? Waar is de redelijkheid? Dit is willekeur.

- zoveel mogelijk overeenstemming

nee: wij zijn nooit betrokken, nooit gehoord; op de kaart van de inspraak geen Kattenburgervaart als woonbootlocatie, ook niet in de memorie van antwoord; pas maanden later op een andere kaart blijkt de Kattenburgervaart te staan! Procedurefoutje; bekend bij alle betrokken ambtenaren, en laatst door de maker van de visie Rein Dekker toegegeven

- binnen de normen van lucht en geluid

Maar het voldoet ook niet aan de doelstelling:

- een goede waterhuishouding  
- voldoende afvoermogelijkheden

- meer zicht op beschermd stadsgezicht

nee:

Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart plaatsen ontnemt het gezicht op De Paerl.

Terwijl u in het bestemmingsplan van 2010 voor ons gebied zegt -regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Deze regels zijn van toepassing op het hele plangebied en beperken zich niet tot het deel dat beschermd stadsgezicht is.

En:

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

Waarom? Het voldoet niet aan de voorwaarden die u als stadsdeel stelt bij de realisatie van dit waterplan;

- zorgvuldige belangenafweging

nee: zicht op het water in de grachtengordel versus leefbaarheid en woongenot van 400 gezinnen rond de Kattenburgervaart? voordeel voor nul, woonbootbewoners zitten er ook niet op te wachten versus nadeel voor 400? Waar is de redelijkheid? Dit is willekeur.

- zoveel mogelijk overeenstemming

nee: wij zijn nooit betrokken, nooit gehoord; op de kaart van de inspraak geen Kattenburgervaart als woonbootlocatie, ook niet in de memorie van antwoord; pas maanden later op een andere kaart blijkt de Kattenburgervaart te staan! Procedurefoutje; bekend bij alle betrokken ambtenaren, en laatst door de maker van de visie Rein Dekker toegegeven

- binnen de normen van lucht en geluid

Maar het voldoet ook niet aan de doelstelling:

- een goede waterhuishouding  
- voldoende afvoermogelijkheden

- meer zicht op beschermd stadsgezicht

nee:

Rijksmonument De Paerl valt binnen het beschermd stadsgezicht; woonboten in de vaart plaatsen ontnemt het gezicht op De Paerl.

Terwijl u in het bestemmingsplan van 2010 voor ons gebied zegt -regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Deze regels zijn van toepassing op het hele plangebied en beperken zich niet tot het deel dat beschermd stadsgezicht is.

En:

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

In het rapport Gebiedsgerichte Aanpak van bureau LaGroup in uw opdracht mbt toerisme voor de Oostelijke Eilanden:

- de vaarten ontstaan door het VOC-verleden zijn een van de belangrijkste kwaliteiten van het gebied.

En tot slot nog het IBOR: het integraal beleidsplan openbare ruimte van 1999; Boudewijn Oranje was hier de verantwoordelijke ambtenaar; zicht op het water; de Kattenburgervaart moet leeg blijven.

Als ik het goed begrijp wilt u met dit Waterplan:

- beleving van het water bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken.
- cultuurhistorische beeldbepalende kenmerken van de stad versterken;
- ligplaatsen in de ruimtelijke structuur van het water en de omgeving passen en de beleving van het water waar mogelijk bevorderen.

Behalve op de Oostelijke Eilanden en met name bij de Kattenburgervaart. Want daar maakt het niet uit of de bewoners last hebben of de historie wordt vernield. Zo zijn wij de dupe van het stadsdeelstelsel; u kijkt niet over de grenzen heen.

Bovendien als u echt het zicht op het water wilt herstellen, haal dan alle geparkeerde auto's weg van de grachten. Zonder een woonboot zien die grachten er maar kaal uit. Door de auto's is er geen zicht op de gevels.

Denk aan onze belangen, dat zijn ook uw belangen. Tevreden bewoners in een historisch belangrijk gebied.

## Mondelinge inspraakbijdrage Bestemmingsplan Water, 15 juni 2011

Dames en heren,

*2600 leden*

Reeds in **2005** heeft de VVAB haar steun uitgesproken voor alle maatregelen die de beleving en het gebruik van het water bevorderen. Wij hebben toen in de Westerkerk meer dan duizend **handtekeningen** aangeboden van bewoners die vonden dat het wonen op het water niet mag worden uitgebreid. Eerder minder, dan meer. Het ging toen om de 'Visie op het water.' Wij zeiden toen: **Hadden we maar zicht op het water!**

Nu zijn we een paar jaar verder. De grachtengordel is **Werelderfgoed** geworden. Dat brengt extra verplichtingen met zich mee. Het water is niet alleen belangrijk vanwege de gebruiksfuncties. Het water is een structuurbepalend onderdeel van het 'beschermde stadsgezicht', het **Werelderfgoed**. Het visuele aspect van de grachten is erg kwetsbaar. Op veel plaatsen is het water te zeer dichtgeslibt en liggen boten die wij ervaren als schuttingen die de stad afsluiten van het water, **vaak wel 30 m lang!**

Wij zijn verheugd dat voor het eerst alle **functies** van het water in een bestemmingsplan worden vastgelegd. Wij zijn het eens met de doelstellingen. Gelukkig wordt de bestaande situatie niet als **status-quo** opgevat. Er worden voorstellen gedaan ter verbetering.

Wij constateren helaas wel een **discrepantie** tussen de doelstellingen en de ambitie om deze te realiseren. Wij steunen overigens het principe woonbootbewoners tot verplaatsen te *verleiden*. Maar: Als het gaat om het zicht op monumentale bruggen, kruisingen, pleinen aan het water en zeker bij urgente of illegale situaties, vinden wij dat als vrijwilligheid niet werkt, **bestuursdwang niet moet worden uitgesloten!**

Wij zijn blij dat wordt uitgesproken dat een **schip** beter past dan een **ark**, bijvoorbeeld als het gaat om zichtlijnen vanuit straten. Als je ziet wat er soms wordt ontworpen... Dat zijn huizen op het water. Bouwen op het water is een aantasting van het beschermde grachtensysteem. Het maakt een groot verschil: een schip op het water tast de beleving niet aan, een gebouwd huis op het water wel. **Wij willen dat alle arken geleidelijk worden vervangen door echte schepen. De grachten zijn geen bouwlocatie!**

Ik kan niet alle details bespreken. Dat doen wij schriftelijk. Eén onderdeel noem ik expliciet. Wij zijn tegen de komst van **hotelboten**. Dat is een buitengewoon slecht idee. Het gaat overlast geven. Belangrijkste: wij vinden dat het water een publiek goed is dat niet mag worden geprivatiseerd en vercommercialiseerd. **Geen hotels op het water!**

*Waarom moet elke rivier mogelijk is, ook gebeuren?*

Dames en heren, een **slotopmerking**. De VVAB wordt vaak verweten dat wij anti-woonboten zijn. Nee! Ik wil het een keer duidelijk zeggen: wij *erkennen* het wonen op het water als één van de functies op het water. Ik hoop op een historisch vergelijk tussen wal- en woonbootbewoners. Dit bestemmingsplan biedt een kans daartoe. Het respecteert de rechten van woonbootbewoners én het tracht de situatie op het water in het belang van de stad te verbeteren. Dat vergt soms moeilijke keuzes. **Na alle jaren van debat moet de komende jaren echte verbetering gaan geven. Het is noodzakelijk en uitvoerbaar beleid!**

Dank voor uw aandacht.



Het zal u maar gebeuren.

U bent bewoner aan de Prinsengracht. De locatie waar u woont, heeft u met zorg uitgekozen en u woont er zeer prettig. U hebt de nodige aanpassingen gemaakt om u woongenot te verhogen en na verloop van tijd bent u klaar.

Op een ongelukkige dag krijgt u de mededeling dat de gemeente het plan heeft opgevat om uw woonplaats te vorderen omdat het plan is opgevat om daar een op/en afstap gelegenheid te maken voor bus en goederen vervoer. Uw woonvergunning is opgeheven. U wordt een alternatieve woonplaats aangeboden in het bijvoorbeeld oostelijk haven gebied met de mededeling dat u moet wijken voor het hogere doel. U klapt uit elkaar.

Er volgt nog een voorlichtingsgesprek waarbij u wordt verteld dat als u nu wilt aangeven waar u naar wilt gaan de gemeente bereid is u bij de verhuizing te helpen. Indien u niet meewerkt, kan bestuursdwang volgen alsof u zich illegaal iets van de gemeente heeft toegeëigend.

Verder wordt u voorgehouden dat u in het Oostelijkhaven gebied lekker rustig kunt wonen in plaats van op de wat drukker Prinsengracht. U zult daar vast wel blij om zijn, zo is de verwachting van de door u gekozen vertegenwoordigers in het stadsdeel centrum.

U bent des duivels.

Nu is het een woning in mijn voorbeeld. Het is onmogelijk dat u dat als bewoner van een pand aan de prinsengracht zal gebeuren.

Maar nu de bewoners die een locatie op het water hebben gekozen om in te wonen.

Voor mij was het ideaal een ( historische) woonboot aan Prinsengracht.

De betreffende woonplaats is aangepast aan de wensen en eisen die ik mijzelf had gesteld en toen het geheel klaar was, werd er met plezier naar het resultaat gekeken. Midden in de Jordaan met de kroegjes en eetgelegenheden op loopafstand. Als je gepensioneerd bent liggen de eisen en wensen anders dan wanneer je nog een gezin hebt.

Nu kon er van de plaats en omgeving worden genoten.

De mededeling die ik heb ontvangen samen met vier andere woonplaatsbewoners op het water op een ongelukkige dag is niet anders dan dat net heb gezegd.

Uw ligplaats is opgeheven en u dient te verdwijnen

Ik ben des duivels en zeer geëmotioneerd.

De plichten als bewoner op het water zijn hetzelfde als een bewoner op het land. Met de rechten wordt door het stadsdeel lichtvaardig om gesprongen.

Uw ligplaats is opgeheven en u dient te verdwijnen

Op de raadsvergadering op 3 november 2009 waarbij het toen voorlopige steigerplan werd besproken en inspraak mogelijkheid werd gegeven is een groot aantal suggesties en alternatieven door de bewoners van de Prinsengracht werd aangedragen.

In een latere voorlichtingsbespreking toen er werd gevraagd wat er met de informatie was gedaan werd medegedeeld dat het was gelezen en terzijde geschoven. Hierbij de indruk gevend dat wij als bewoners niet serieus genomen werden

Niets van alle goede bedoelingen van de bewoners aan de Prinsengracht, die hebben meegedacht om de situatie betreffende het steigerplan aan te passen is overgenomen in het Concept bestemmingplan dat ik goed heb gelezen.

Dit concept bevat een aantal tegenstrijdigheden. U zult daarvan binnen de gestelde termijn schriftelijk worden geïnformeerd.

In een interview in het Parool heb al eerder samen met mijn buurman uiting gegeven hebben wij aan uw voornemen aan dit plannen ik hoop dat u dat heeft gelezen.

Wij gaan ervan uit dat de opmerkingen, de alternatieven en suggesties die naar aanleiding van genoemde raadsvergadering u werden overhandigd en later per post gestuurd vast nog wel in uw bezit zijn. Deze aanbevelingen zullen worden aangevuld met de informatie die u voor 30 juni zult ontvangen en wij bewoners van de Prinsengracht verwachten dat positieve informatie meer op waarde worden geschat dat bij de raadsvergadering van november 2009. Het resultaat daarvan was

Wij hebben het gelezen en terzijde geschoven.

werd door mevrouw Jeanine van Pinxterow  
voor de raad opgemerkt: "Er hoeft niemand te  
verhuizen"

Ik ben erg blij met deze opmerking

Mans Pealman

75/6

woonboot bewoner  
Prinsengracht.

Amsterdam, 5 juni 2011

**Bezwaren tegen woonboten aan de Alexanderkade:**

**1: Beschermd stadsgezicht en zichtlijnen:**

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

**2: Privatisering openbare ruimte:**

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

**3: Uitzicht en privacy:**

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

**4: Waardevermindering van onze panden:**

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

**5: Toename parkeerdruk:**

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

**6: Toename geluidshinder:**

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

**7: Bootjes bewoners:**

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

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

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

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

**Stelling 1:**

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

**Stelling 2:**

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

**Stelling 3:**

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

**Stelling 4:**

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

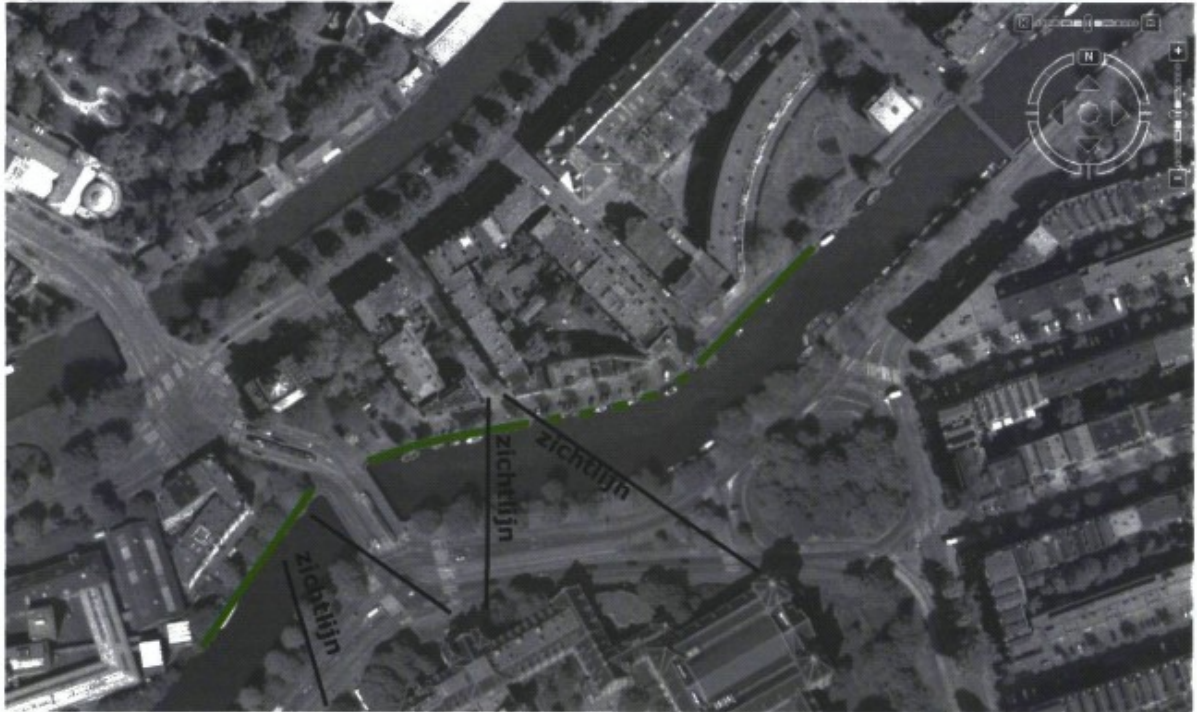
Stadsdeel Centrum
dd. in 15-06-20
Reg.nr.:
Beh. ambt/afd:
Projecten BW



**Alexanderkade beschermd stadsgezicht !!**



**Alexanderkade beschermd stadsgezicht ??**



**Zichtlijnen Beschermd stadsgezicht  
Alexanderkade - Tropeninstituut  
huidige situatie 2011**

**■ vrij zicht van kade op water**



**Zichtlijnen Beschermd stadsgezicht  
Alexanderkade - Tropeninstituut  
voorstel gemeente om woonboten te plaatsen**

**■ vrij zicht van kade op water**  
**■ geen zicht van kade op water**  
**■ geplande woonboten**



**Alexanderkade huidig zicht op het water**



**Alexanderkade mogelijk toekomstig zicht op woonboten**

Voorontwerp bestemmingsplan Water

Inspraakronde: 15 juni 2011 om 18.30 uur

Inspraaknotitie

van Mr. Agnes Wagenaar

en Mr. Gerard Weesing

-----

Ik spreek hier als een van de vertegenwoordigers van de bewoners van de panden gelegen aan de Alexanderkade 1-18 en onmiddellijke omgeving, waarvan nu al bijna 100 personen een zienswijze hebben ingediend tegen het voornemen om aan de Alexanderkade 1-18 ligplaats te creëren voor woonboten. Waarom zijn wij hiertegen?

1. De Singelgrachtzone is de belangrijkste "vide" in het dichtgebouwde gedeelte van Amsterdam ten zuiden van het IJ en binnen de Ringweg. De kwaliteitsverbetering en het vergroten van de herkenbaarheid van de zone zijn voor de hele stad van belang. Uitgangspunt dient te zijn de oppervlakte van het water niet te verkleinen, zodat ook niet meer ligplaatsen voor woonschepen kunnen worden gecreëerd. De verblijfskwaliteit dient te worden vergroot door de relatie met het water te verbeteren. Met banken, goede verlichting en ander straatmeubilair krijgt de Singelgracht allure.

Deze uitgangspunten en aanbevelingen verzin ik niet zelf. Dit zijn citaten uit de Nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone, zoals vastgesteld door de Raad van de Centrale Stad op 19 november 2003, tot stand gekomen in samenwerking met de Dagelijkse Besturen van alle betrokken stadsdelen na een zeer uitvoerige consultatie. Het zal duidelijk zijn dat aan deze recente beleidsuitgangspunten en aanbevelingen geweld wordt aangedaan door het voornemen om aan de Alexanderkade 1-18 ligplaatsen voor (voor een deel hoge) woonboten te creëren.

2. Dit voornemen is ook manifest in strijd met het besluit van een aantal jaren geleden om aan het hier betrokken stuk Alexanderkade de status "Beschermd stadsgezicht" te verlenen.

Het kan toch niet zo zijn dat daaraan alleen maar beperkingen en verplichtingen voor de eigenaren/bewoners zijn verbonden, bijvoorbeeld zoals recentelijk is gebleken dat veranderingen aan de kade of daaraan grenzende straten niet zijn toegestaan omdat dit de zichtlijnen vanuit het Tropenmuseum naar de overkant zou frustreren.

Aan die status van Beschermd stadsgezicht mogen de eigenaren/bewoners toch ook waarborgen ontnemen in de vorm dat dan ook vanwege de gemeente geen voorzieningen worden getroffen die genoemde zichtlijnen van en naar het Tropenmuseum over het water belemmeren of frustreren.

3. Wat er ook zij van de ruimtelijke problematiek, die kennelijk elders de gemeente noopt tot verplaatsing van woonboten - het kan toch niet zo zijn dat die problematiek thans wordt verplaatst naar een van de fraaiste stukken van de Singelgracht, nota bene op een plek waar zeer dicht op de walkant wordt gewoond en het plaatsen van woonboten grote gevolgen heeft voor uitzicht, leefgenot en privacy van de bewoners. Elders in de binnenstad en zelfs elders aan de Singelgracht zijn veel plekken aan te wijzen waar dergelijke nadelige gevolgen zich niet voordoen, omdat daar of geen bewoning plaatsvindt, of althans niet op zo'n korte afstand van de walkant.
4. Tenslotte is een ander groot bezwaar de enorme parkeerdruk in dit gedeelte van het Centrum, en in het bijzonder in de onmiddellijke omgeving van de walkant van dit stuk Alexanderkade. Door de woonboten zullen enerzijds parkeerplaatsen verdwijnen en anderzijds de behoefte aan parkeerplaatsen (voor de woonboten) alleen nog maar toenemen.

Gezien al deze kernbezwaren is het voornemen om juist hier, aan de Alexanderkade, ligplaatsen voor woonboten te creëren onbegrijpelijk en onwenselijk.