

Rapportage inspraakreacties concept ontwerpbestemmingsplan Water

Op 15 juni 2011 is een informatie- en inspraakbijeenkomst gehouden over het concept-ontwerpbestemmingsplan Water. De reacties die op de bijeenkomst zijn ingediend, zijn opgenomen in het verslag van de inspraakavond. Verzoeken om het verslag tekstueel te wijzigen zijn overgenomen. Van de schriftelijke inspraakreacties die tijdens de inspraakperiode zijn ingediend, zijn de meest voorkomende onderwerpen in deze rapportage bij elkaar gebracht. Ook de reacties die op de inspraakavond naar voren zijn gebracht, zijn in de rapportage verwerkt. De inspraakperiode was van 20 mei tot en met 30 juni 2011. In deze rapportage zet het dagelijks bestuur per onderwerp uiteen welke afwegingen zijn gemaakt naar aanleiding van de inspraak.

Inleiding

In totaal zijn 342 reacties binnengekomen en waren 220 mensen aanwezig op de informatie- en inspraakbijeenkomst. De inspraakreacties zijn zo veel mogelijk per onderwerp bij elkaar gebracht. Ze zijn allemaal voorzien van een nummer. Per onderwerp zijn de nummers van de inspraakreacties vermeld die op het onderwerp betrekking hebben. De reacties zijn beoordeeld en hebben op een aantal onderdelen tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan geleid. In deze rapportage onderscheiden we de volgende onderwerpen:

- Algemeen
- Alternatieve ligplaatsen
- Op- en afstapvoorzieningen
- Wegbestemmen van een vijftal ligplaatsen voor woonboten
- Hotelboten
- Varende en niet-varende bedrijfsvaartuigen
- Zichtlijnen
- Historische brug
- Gevoelig gebied
- Onderzoeken
- Voorstellen en verzoeken
- Correcties op de plankaart, toelichting of regels

Op de inspraakavond zijn alle leden van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum aanwezig geweest om te luisteren naar de reacties op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Ook de schriftelijke reacties zijn bestudeerd. Dit heeft ertoe geleid dat het dagelijks bestuur een aantal onderwerpen opnieuw heeft afgewogen, zoals de toewijzing van alternatieve ligplaatsen, de op- en afstapvoorzieningen, de hotelboten en nog veel meer onderwerpen die naar voren zijn gebracht. Een van de aanpassingen is dat in het ontwerpbestemmingsplan minimaal 17 (o.b.v. de maximale bootmaat) of maximaal 30 (o.b.v. de minimale bootmaat) minder alternatieve ligplaatsen zijn opgenomen dan in het concept-ontwerpbestemmingsplan waren opgenomen. Desalniettemin blijft er nog voldoende keuzemogelijkheid voor woonbootbewoners die willen verhuizen naar een andere ligplaats en blijft een meer evenwichtige spreiding van woonboten over de stad overeind. Verder worden geen extra op- en afstapvoorzieningen meer mogelijk gemaakt, ondanks dat daar veel verzoeken voor zijn ingediend. Verder blijft het dagelijks bestuur bij verplaatsen van 5 van de in totaal 769 woonboten op grond van eerder genomen besluiten. Hiermee wordt op belangrijke bijzondere plekken in het Centrum de relatie van de wal met het water hersteld. Tot slot houdt het dagelijks bestuur vast aan een aanduidingsvlak voor ligplaatsen met een standaard breedte in de hoofdgrachten uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en een efficiënte en veilige verkeersafwikkeling op het water.

Alvorens met de rapportage te beginnen zet het dagelijks bestuur nog een keer uiteen waarom een bestemmingsplan voor het binnenwater van stadsdeel Centrum nodig is.

Waarom een bestemmingsplan Water

Het bestemmingsplan Water regelt de balans tussen wonen, werken, transport en recreëren op het water in stadsdeel Centrum, daarbij rekening houdend met het unieke beschermde stadsgezicht. Alle functies die een vaste plek hebben op het binnenwater van stadsdeel Centrum zijn erin opgenomen.

Het plan legt vast welke functie waar mag komen, het aantal en de afmetingen. Het bestemmingsplan voor het water zorgt voor duidelijkheid. Het netjes en zorgvuldig reguleren van het gebruik van het water is voor iedereen van belang. Verder beoogt het bestemmingsplan meer ruimte op de grachten, meer zicht op het Amsterdamse culturele erfgoed, herstel van de transportfunctie van het water en een verbetering van leefbaarheid, veiligheid en waterkwaliteit. Met bovenstaand beoogd effect als leidraad is het concept-ontwerpbestemmingsplan Water opgesteld en is de inspraak georganiseerd.

Reacties in algemene zin

Voor het bestemmingsplan Water is veel belangstelling. Logisch, want het raakt heel veel belangen. Het gaat over het woongenot van mensen op het water en op de wal, de bedrijfsvoering van rederijen en andere bedrijfsvaartuigen, de belangen van stad, gemeente en provincie als het gaat om doorstroom en kwaliteit van het water. Noem maar op. De grote aantrekkingskracht van het water in de binnenstad leidt op mooie dagen tot drukte en overlast. Veel inspraakreacties hadden daar betrekking op. De mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt voor de aanleg van een netwerk van op- en afstapvoorzieningen wekt bij velen de vrees dat deze tot nog meer drukte en overlast zal leiden. Niet iedereen is gecharmeerd van de woonboten. Een aantal walbewoners wil de 'drijvende camping' terugdringen en doet daar allerlei suggesties voor. Anderen wensen geen alternatieve ligplaatsen voor hun deur en geven daar volop uiting aan. Er is solidariteit met de bewoners waarvan de ligplaats wordt opgeheven. De hotelboten leiden tot discussie vanwege overlast die omwonenden soms van de bezoekers van deze boten ondervinden en sommigen vinden dat het bestuur wel erg meebeweegt met de wensen van de commerciële beroepsvaart op de grachten.

De gebieden die in verband met stedelijke herontwikkeling onder het beheer zijn van de Burgemeester en Wethouders van Amsterdam, zoals het water voor het Centraal Station, in het Oosterdok en langs de Dijkgracht, vallen niet onder de bevoegdheid van het stadsdeel en maken daarom geen deel uit van het ontwerpbestemmingsplan. Om die reden zijn deze gebieden buiten het ontwerpbestemmingsplan gelaten. Daarnaast is in het ontwerpbestemmingsplan rekening gehouden met de stadsdeelgrenswijziging tussen de stadsdelen West en Centrum in verband met de aanleg van de parkeergarage onder de Singelgracht. Het water waaronder de Singelgrachtgarage is gesitueerd, is uit het ontwerpbestemmingsplan 'geknipt'.

Omdat een bestemmingsplan alleen statische functies kan regelen lijkt het enerzijds een "woonbotenbeheersplan", zoals een inspreker het noemde, en kan het plan anderszins niet tegemoet komen aan de door velen geuite wens om de pleziervaart te reguleren. In dat verband kan het dagelijks bestuur meedelen dat het volop meedoet in de discussie met de centrale stad over het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht en over het verbieden van versterkt geluid op de pleziervaart.

Alternatieve ligplaatsen

De beleidsuitgangspunten uit de Visie op het water van de binnenstad (vastgesteld door de stadsdeelraad in 2006) zijn als uitgangspunt voor het ontwerpbestemmingsplan genomen. De visie heeft als oogmerk het zicht op het water en de historische binnenstad te verbeteren. Daarom zijn in het bestemmingsplan een groot aantal alternatieve ligplaatsen aangewezen. Dit kan een grotere spreiding en ontduiking op de grachten bewerkstelligen waardoor er meer ruimte tussen de boten kan ontstaan. De alternatieve plekken geven woonbootbewoners de gelegenheid elders te gaan liggen wanneer men bijvoorbeeld een rustiger of ruimere plek zoekt.

Veel reacties maken bezwaar tegen het opnemen van alternatieve ligplaatsen in het ontwerpbestemmingsplan. Locaties waar bezwaar tegen gemaakt zijn:

Kattenburgervaart:

048-056, 058, 060-072, 074, 076-112, 114, 124, 126, 133-142, 147, 150, 151, 158-160, 167, 168, 173-176, 178-182, 184, 185, 188-198, 222-226, 231, 235-240, 244-246, 251-271, 273, 276-295, 298-302, 311, 315, 014, 021, 028, 036, 042, 043, 059, 113, 121, 125, 149, 165, 268, 269, 275, 320, 338, 341

Genoemde argumenten:

- Geluidsoverlast: woonboten produceren geluid;
- Milieuoeverlast: lucht en waterkwaliteit;
- Parkeerdruk / veiligheid;
- Zicht op beschermd stadsgezicht en zicht op openbare ruimte;
- Aantasting van de privacy;
- Geen ruimte meer voor pleziervaartuigen;
- Geen zorgvuldige belangenafweging;
- Brandveiligheid;
- 'Steegvorming': verslechtering sociale veiligheid en brandveiligheid.

Reactie van het dagelijks bestuur

Naar aanleiding van de inspraakreacties heeft de portefeuillehouder Openbare Ruimte een bezoek gebracht aan de Kattenburgervaart. Naar aanleiding van dit bezoek heeft het dagelijks bestuur besloten de 2 alternatieve ligplaatsen aan de Wittenburgerkade tegenover de nummers 1 tot en met 3 uit het ontwerpbestemmingsplan te halen. De reden hiervoor is dat er sprake is van een situatie waarbij drie zijden van de vaart zijn omgeven door hogere bebouwing. Dit kan een klankkasteffect tot gevolg hebben die voor zowel mogelijke woonbootbewoners als omwonenden tot geluidsoverlast kan leiden. Verder heeft het dagelijks bestuur geconstateerd dat de woningen aan de 2^e en de 3^e Wittenburgerdwarsstraat, de Jacob Burggraafstraat en de Jan Witheijnstraat dusdanig dicht op de kade staan, dat het dagelijks bestuur meent dat de privacy van de bewoners van de woningen en de woonboten in het gedrang zou kunnen komen. Om die reden is besloten om de ligplaatsaanduiding ter plekke van de woningen te onderbreken en alleen alternatieve ligplaatsen toe te voegen tegenover de grote openbare ruimtes tussen de woningen. Verder is het dagelijks bestuur van zins om met de bewoners te praten over een efficiëntere indeling van de afmeerplaatsen van de pleziervaartuigen, hoewel dit geen onderdeel is van het ontwerpbestemmingsplan en hoewel niemand recht heeft op een afmeerplek voor zijn plezierboot.

Als op de beschikbare alternatieve ligplaatsen woonboten worden afgemeerd, worden ze direct aangesloten op het riool zodat de waterkwaliteit niet wordt aangetast. Omdat hier sprake is van het toevoegen van een woonfunctie in een woonomgeving is er geen aanleiding om de gevolgen van de alternatieve ligplaatsen voor de luchtkwaliteit te onderzoeken. Gelet op het beperkt aantal alternatieve ligplaatsen, waarvan gemiddeld 30% een auto bezit (gemiddeld autobezit in stadsdeel Centrum), neemt de parkeerdruk niet noemenswaardig toe. In het gebied is geen wachtlijst voor parkeervergunningen.

Voor zover wordt gevreesd voor brandgevaarlijke situaties is het dagelijks bestuur van mening dat met het brandveiligheidsrisico voldoende rekening is gehouden door in de regels te bepalen dat boten onderling op tenminste 2 meter afstand van elkaar gesitueerd dienen te worden.

Als gevolg van de inspraakreacties neemt het aantal alternatieve ligplaatsen in de Kattenburgervaart af van maximaal 12 naar maximaal 8.

Alexanderkade:

010, 011, 020, 023, 027, 117, 166, 177, 308, 314, 324, 342

Genoemde argumenten

- Aantasting beschermd stadsgezicht en zichtlijnen;
- Privatisering openbare ruimte;
- Aantasting uitzicht en privacy;
- Waardevermindering van de woningen;
- Toename parkeerdruk (zowel auto's als fiets);
- Toename geluidshinder: woonboten produceren geluid;
- Watervervuiling;
- Geen plek voor pleziervaart;
- Verstoring balans;
- Staat haaks op Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone (2003);
- Geen onderbouwing voor de keuze van alternatieve ligplaatsen.

Reactie van het dagelijks bestuur

In de Visie op het Water van de Binnenstad(2006) -uitgangspunt voor het opstellen van het bestemmingsplan Water- is besloten tot het aanwijzen van alternatieve ligplaatsen in de Singelgracht ter hoogte van de Nassaukade. Het dagelijks bestuur is het eens met de insprekers dat de komst van

woonboten in strijd is met het centraal stedelijke beleid op dat gebied, zoals vastgelegd in de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone (2003). Het stadsdeel dient bij de opstelling van een bestemmingsplan het centraal stedelijke beleid in acht te nemen. Om die reden zijn in het ontwerpbestemmingsplan de alternatieve ligplaatsen aan de Alexanderkade tegenover de nummers 1 tot en met 6, 30 tot en met 56 en 10^A tot en met 16^E geschrapd.

Gelderse kade;

005, 007, 032, 045, 047, 075, 116, 122, 129, 130, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 227, 228, 233, 241, 305, 306, 312, 317, 325, 326, 328, 329, 330, 332, 333, 337, 340

Genoemde argumenten

- Overlast door op- en afstapvoorzieningen;
- Aantasting beschermd stadsgezicht;
- De alternatieve ligplaatsen zijn vanuit historisch perspectief niet gewenst;
- In strijd met:
 - motie Dun/Hoolsema: dynamisch gebruik Geldersekade;
 - motie Deben: organisatie informatiebijeenkomst over rakken Geldersekade;
 - coalitieplan 1012 (handhaven balans);
 - Visie op het Water (zicht op water verbeteren);
 - Steigerplan;
- Geen ruimte op de wal voor de nutsvoorzieningen van woonboten;
- Verslechtering luchtkwaliteit;
- Arken zijn ruimtelijk niet gewenst, liever historische schepen;
- Toename verkeersbewegingen op de wal;
- Toename parkeerdruk op de wal;
- Geen ruimtelijke onderbouwing;
- Overlast / verslechtering veiligheid;
- Privatisering openbare ruimte;
- Wijzigingsbevoegdheid voor hotelboten kan leiden tot verstoring van de functiebalans;
- Geen integrale benadering.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur vindt de ligplaatsen voor woonboten in de Geldersekade verantwoord vanuit het oogpunt van cultuurhistorie, planologie, stedenbouw, openbare ruimte en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De plekken bieden een alternatief voor woonbootbewoners die uit het overige deel van het centrum moeten of willen verplaatsen. De kade is van oudsher een haven geweest voor beurtschippers en diverse veren.

Het dagelijks bestuur is zich daarbij bewust van de gevolgen van de veranderde verkeerssituatie aan de Geldersekade en deelt de zorg over het toegenomen vrachtverkeer aan de smalle zijde. De portefeuillehouder heeft opdracht gegeven aan de rayonmanager van het gebied om in overleg met de omwonenden de problemen te inventariseren en te zoeken naar oplossingen. Daarop vooruitlopend heeft het dagelijks bestuur besloten in het ontwerpbestemmingsplan het maximaal aantal ligplaatsen aan de even zijde van de Geldersekade te halveren van 8 naar 4.

Het dagelijks bestuur houdt vast aan het aanwijzen van de bestaande steiger tegenover nummer 10 als op- en afstapvoorziening. Deze kan namelijk voorzien in de bevoorrading van de winkels aan de Geldersekade en van de horeca in de Schreierstoren en het vervoer van personen naar de hotels in de buurt. De voorziening is in de ogen van het dagelijks bestuur een versterking van de bestaande functies in het postcode 1012-gebied en kan de kade ontlasten van verkeer.

Ook aan de oneven zijde is in het ontwerpbestemmingsplan het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten teruggebracht van 7 naar 4.

De motie Dun/Hoolsema: dynamisch gebruik Geldersekade had tot doel om de smalle westzijde van de Geldersekade volledig te reserveren voor steigers om het dynamisch gebruik van het water te bevorderen. Deze motie is verworpen. De motie Deben: organisatie informatiebijeenkomst over rakken Geldersekade is ingediend naar aanleiding van diverse verkeers- en inrichtingsplannen voor de Geldersekade zoals het plan van destijds om in de gracht een verkeersgarage te bouwen, het instellen van eenrichtingsverkeer en diverse herinrichtingsplannen. De motie is uitgevoerd door het houden van een informatieavond op 7 april 2009 in het Bethaniënklooster.

De wijzigingsbevoegdheid voor hotelboten geldt voor het gehele centrum en is gebonden aan een maximum van 43. Van de wijzigingsbevoegdheid kan pas gebruik worden gemaakt nadat een onherroepelijke omgevingsvergunning is verleend en uitgevoerd. Over de voorwaarden waaronder in

afwijking van het bestemmingsplan een hotelboot kan worden toegestaan, zal het dagelijks bestuur nog beleid opstellen. In dat beleid wordt rekening gehouden met de balans van functies in de diverse wijken van de binnenstad. Niet zeker is dat in de rakken van de Geldersekaade hotelboten zullen worden toegestaan.

Over de status van de bestaande ligplaatsen van rondvaartboten, woonboten, dekschuiten en andere objecten in de Geldersekaade merkt het dagelijks bestuur het volgende op:

Er zijn twee ligplaatsvergunningen verleend voor woonboten in het rak tussen de Bantammerbrug en Schreierstoren: nummer 52 A (deze boot ligt er al) en een ligplaatsvergunning waarvoor ook al een projectbesluit is vastgesteld ter hoogte van nummer 55 (deze boot ligt er nog niet).

Er zijn drie ligplaatsvergunningen verleend voor varende bedrijfsvaartuigen (rondvaartboten) te weten: De Hilda tegenover nummer 87, de Horizon tegenover 75 en de Wolk tegenover nummer 39.

Tevens is er een ligplaatsvergunning voor een niet-varend bedrijfsvaartuig verleend voor een dekschuit naast de Horizon tegenover nummer 87 en er zijn twee ontheffingen voor een object verleend: naast de Wolk tegenover nummer 39 en een ontheffing voor een dekschuit tegenover nummer 23. Tot slot liggen er twee kleinere bedrijfsboten ter hoogte van nummer 47 die niet in aanmerking komen voor een ligplaatsvergunning als bedrijfsvaartuig. Als het besluit tot weigering van de vergunning onherroepelijk is, moeten deze twee boten weg.

Nieuwevaart tegenover 5 tot en met 99

209, 297

Genoemde argumenten

- Private grond, ingericht als parkeerplaats, waarvan het gebruik ernstig wordt belemmerd door de komst van woonboten.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur heeft de drie eigenaren van de grond tijdens de inspraakperiode benaderd met het verzoek of de eigenaren aan hun terrein ligplaatsen van woonboten zouden dulden. Twee van de drie eigenaren hebben hierop negatief gereageerd.

Hoewel de stadsdeelraad bevoegd is bestemmingen voor zowel openbare als particuliere gronden aan te wijzen ziet het dagelijks bestuur op grond van deze reacties van deze ligplaatsen af. De reden is dat het stadsdeel in het kader van het bestemmingsplan Water geen toegang tot woonboten kan afdwingen via de grond van private personen.

Rapenburg 46 B

001

Genoemde argumenten

- Het concept-ontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk een grotere boot neer te leggen waardoor deze direct aan de tuin komt te liggen;
- Aantasting van privacy.

Reactie van het dagelijks bestuur

Naar aanleiding van deze inspraakreactie is in het ontwerpbestemmingsplan het aanduidingsvlak voor de ligplaats strak om de bestaande situatie getekend waardoor het niet meer mogelijk is een grotere boot neer te leggen die direct aan de tuin komt te liggen.

Prinsengracht, tussen de bruggen 65 en 66

118, 131, 169

Genoemde argumenten

- De Prinsengracht is (een van) de drukste vaarroutes van Amsterdam;
- De huidige ruimte tussen de woonboten is de enige plek om uit te wijken en deze wordt door de 2 extra ligplaatsen opgeheven;
- Dit leidt tot een gevaarlijke situatie op de gracht.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur heeft in overleg met Waternet besloten om in het ontwerpbestemmingsplan in plaats van twee, één ligplaats in dit rak toe te voegen. Zo blijft er voldoende uitwijkruimte in onverwachte verkeerssituaties op het water.

Op- en afstapvoorzieningen

De nieuwe op- en afstapvoorziening is een klein bouwwerk aan de walkant, waar mensen aan en van boord kunnen gaan. De voorziening bestaat uit vier tot zes meerpalen en een plank van circa een halve meter breed. De meerpalen worden bevestigd aan de walkant over een afstand van 20 tot 40 meter. Voor deze afstand is in samenwerking met Waternet gekozen om te verzekeren dat er voldoende manoeuvreerruimte is voor de aan- en afmerende boten. Een voorbeeld van een op- en afstapvoorziening bestaande uit zes afmeerpalen en een dwarsbalk in de Nieuwe Keizersgracht bij de Hermitage. De op- en afstapvoorzieningen zijn zo ontworpen dat ze nauwelijks als verblijfsplek te gebruiken zijn.

Ook zijn reeds bestaande steigers aangewezen als op- en afstapvoorziening, namelijk 25 bestaande steigers. In 22 gevallen worden zij al als zodanig gebruikt. Verder komen er geen steigers bij, alleen achter de Haarlemmerpoort omdat het anders niet mogelijk is om daar een op- en afstapvoorziening te maken.

De op- en afstapvoorzieningen zijn bedoeld voor rederijen die vergunning hebben om personen of goederen over het water in stadsdeel Centrum te vervoeren. De voorzieningen komen voort uit de politieke wens van de gemeenteraad in de jaren '90 van een autoluwe binnenstad en meer vervoer van personen en goederen over de grachten. De autoluwe binnenstad werd een succes, vervoer over water bleef achter. Belangrijkste oorzaak hiervan is het gebrek aan geschikte op- en afstapvoorzieningen. In de periode 2002 – 2006 omarmde de stadsdeelraad een plan voor 'een op- en afstapvoorziening in elk rak'. Deze wens werd vastgelegd in Visie op het water van de binnenstad in 2006. De visie heeft na 2006 handen en voeten gekregen in het Steigerplan. Het stadsdeel heeft voor een realistisch en bruikbaar steigerplan uitgebreid overleg gevoerd met de rondvaartrederijen, de toeristenbranche en de ondernemers in het stadsdeel. Op basis van deze overleggen is het steigerplan tot stand gekomen dat één van de uitgangspunten vormt voor het bestemmingsplan Water.

Van de 7 reeds bestaande nieuwe op- en afstapvoorzieningen zijn geen klachten bekend. Het ontwerpbestemmingsplan maakt nog 12 van deze op- en afstapvoorzieningen mogelijk, bovenop de 6 waarvan de projectprocedure is afgerond en waartegen geen beroep meer mogelijk is en die ene die nog in procedure is. Deze laatste is niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen, maar wordt hier onderdeel van als het projectbesluit onherroepelijk is.

Veel inspraakreacties zijn gericht op de op- en afstapvoorzieningen die zijn opgenomen in het concept ontwerpbestemmingsplan.

Genoemde argumenten

- De steigers en op- en afstapvoorzieningen trekken plezierboten aan en worden hangplekken. Dit zorgt voor veel overlast (dronken mensen etc); 004, 029, 031, 034, 040, 044, 128, 132, 154, 163, 202, 211, 213, 234, 243, 321, 323
- Handhaving bij de op- en afstapvoorzieningen op het aanleggen van pleziervaartuigen en gebruik als hangplek schiet tekort; 72, 123, 127, 164, 208, 183, 339
- De op- en afstapvoorzieningen zorgen voor extra vaarbewegingen. Hierdoor wordt het erg druk in de rakken, hetgeen ook voor onveilige situaties kan leiden; 72, 123, 164, 272, 274, 327, 154, 183, 203, 204, 243
- Om te voorkomen dat de aan de op- en afstapvoorzieningen grenzende woonboten steeds worden geraakt door manoeuvrerende boten, is veel meer ruimte nodig dan is voorzien; 272, 274, 327, 183
- Door de extra vaarbewegingen is er sprake van geluidsoverlast. Niet alleen op de wal en op de woonboten, maar ook in de woonboten; 272, 274, 327, 183
- Door de extra vaarbewegingen verslechtert de luchtkwaliteit; 164, 164, 034, 41, 154, 183, 201
- De op- en afstapvoorzieningen hebben een verkeeraantrekkende werking op de wal. De passagiers en goederen komen op de wal, hetgeen extra verkeersbewegingen veroorzaakt, hetzij te voet, hetzij per (vracht)auto; 44, 154, 183, 243, 232
- Er is alleen rekening gehouden met de belangen van de commerciële partijen; 72, 123, 164, 183, 201

- De noodzaak voor een dergelijk netwerk ten behoeve van de commerciële vaart wordt ter discussie gesteld; 164, 72, 123, 208, 183
- De op- en afstapvoorzieningen zorgen voor een waardedaling van woonboten of vastgoed in de buurt; 72, 164, 163, 183, 201, 321,
- Andere functies (wonen, werken op de wal) of stedenbouwkundige structuur worden overheerst door (de gevolgen van) de op- en afstapvoorzieningen; 202, 205, 210, 211, 212, 243,
- Op- en afstapvoorzieningen bieden de mogelijkheid om de Opstapper (buurtbus zonder vaste haltes) weer in te voeren, maar dan over water.002

Met name tegen een aantal specifieke locaties zijn bij de inspraak veel bezwaren geuit.

- Amstelveld: 030
- Noordermarkt: 004, 029, 031, 025, 040, 044, 057, 128, 132, 154, 163, 171, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 210, 211, 212, 213, 234, 243, 321, 323, 335, 336. De op- en afstapvoorziening creëert een toestroom van toeristen, waardoor authenticiteit en levendigheid van de Noordermarkt in het gedrang komt;
- Het plein en de markt kunnen de extra drukte niet aan;
- Prinsengracht bij Anne Frankhuis: 164, 208, 272, 274, 327
- Lijnbaansgracht: 123, 127
- Geldersekade: 005, 007, 032, 045, 047, 075, 116, 122, 129, 130, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 227, 228, 233, 241, 305, 306, 312, 317, 325, 326, 328, 329, 330, 332, 333, 337
- Nieuwe vaart naast Oostenburgergracht 36.

Reactie van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur heeft begrip voor de zorgen die worden geuit bij de komst van op- en afstapvoorzieningen. Vandaar dat het dagelijks bestuur in het ontwerpbestemmingsplan besloten heeft geen extra steigers meer mogelijk te maken. De nieuwe op- en afstapvoorzieningen zijn zo bedacht dat passagiers kunnen in- en uitstappen of dat goederen kunnen worden gelost, maar dat ze niet uitnodigen om daar te verblijven. De voorziening voor de nieuw aan te leggen op- en afstapvoorzieningen houdt immers niet meer in dan een plank tussen twee palen van maximaal 0,5 m². Het dagelijks bestuur deelt daarom niet de zorg dat het hangplekken kunnen worden. Dat de op- en afstapvoorzieningen wellicht ook nu en dan gebruikt worden door pleziervaartuigen is mogelijk, net zoals een bushalte gebruikt mag worden om iemand met de auto af te zetten of op te pikken. Op grond van een verkeersbesluit op het water zal geregeld worden dat er geen pleziervaartuigen permanent mogen afmeren. De waterbeheerder en de politie te water zullen op de handhaving toezien.

In het kader van dit ontwerpbestemmingsplan heeft het stadsdeel een prognose laten opstellen van de te verwachten gebruiksfrequentie van de op- en afstapvoorzieningen. Dat het dagelijks bestuur alleen oor heeft voor de commerciële belangen bestrijdt het. De voorzieningen komen voort uit de politieke wens van de gemeenteraad in de jaren '90 van een autoluwe binnenstad en meer vervoer van personen en goederen over de grachten. Dit komt iedereen ten goede. Het stadsdeel heeft veel overleg gevoerd met de rondvaartrederijen, de toeristenbranche en de ondernemers in het stadsdeel om een realistisch beeld van het vervoer over water te krijgen en een plan te kunnen maken. Op basis van deze overleggen is het steigerplan tot stand gekomen dat één van de uitgangspunten vormt voor het bestemmingsplan Water. De rederijen met vergunning om personen of goederen te vervoeren vinden het moeilijk te voorspellen hoe het gebruik van de voorzieningen is in de toekomst, maar verwachten door de aanleg van extra op- en afstapvoorzieningen nauwelijks een toename van vaarbewegingen. Een toename zal eerder worden veroorzaakt door verbetering van het economisch klimaat.

Het merendeel van de op- en afstapvoorzieningen ligt niet vlakbij woonboten. Slechts op enkele plekken zijn op- en afstapvoorzieningen vlakbij woonboten gesitueerd. De gevolgen ervan voor de leefbaarheid van de directe omgeving zijn onderzocht en dit heeft niet geleid tot het schrappen van deze op- en afstapvoorzieningen. Alle locaties evenals de afmetingen van de op- en afstapvoorzieningen zijn afgestemd met Waternet om te beoordelen en ervoor te zorgen dat er voldoende manoeuvreerruimte voor de boten is.

Specifiek heeft het dagelijks bestuur opdracht gegeven voor een akoestisch onderzoek en een onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit van de op- en afstapvoorzieningen die worden

mogelijk gemaakt door dit bestemmingsplan. Bij het onderzoek naar het effect van de op- en afstapvoorzieningen op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau is uitgegaan van een worstcase scenario waarbij gemeten is op plekken waar door de grote verkeersintensiteit in de buurt de grootste kans bestaat dat de geluidsnormen en de luchtkwaliteitsnormen overschreden worden. De onderzoeken tonen aan dat dat niet het geval is.

Als uitgangspunt voor het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn de twee meest kritische stoffen onderzocht, PM₁₀ en NO₂. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat voor NO₂ geldt dat zodra vanaf 2015 de grenswaarden van kracht worden, geen sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarden door het realiseren van op- en afstapvoorzieningen. Ook voor PM₁₀ geldt dat geen sprake is van overschrijding van grenswaarden. Het luchtkwaliteitonderzoek is als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Voor geluidsnormering voor op- en afstapvoorzieningen ontbreekt een formeel juridisch toetsingskader. Om toch een goede afweging te kunnen maken in het kader van een goede ruimtelijke ordening is de situatie akoestisch onderzocht naar analogie van de normen zoals die gelden op basis van de Wet geluidhinder, de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening en het Activiteitenbesluit. Het onderzoek is als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Gelet op de onderzoeksresultaten en de verwachting dat luidpratende en schreeuwende personen over het algemeen niet te verwachten zijn bij deze voorzieningen, ziet het dagelijks bestuur in de inspraakreacties geen aanleiding om op- en afstapvoorzieningen uit het plan te schrappen.

Het argument dat door de vaarbewegingen bij de op- en afstapvoorziening ook geluidsoverlast in de boten ontstaat, door de schroef van de manoeuvrerende boot, heeft het dagelijks bestuur niet in de onderzoeken kunnen betrekken. De reden is dat er voor woonboten geen normen voor binnenwaarden gelden waaraan getoetst kan worden. Dat heeft als gevolg dat iedere woonboot een eigen binnenwaarde heeft, afhankelijk van hoe goed de boot tegen buitengeluiden geïsoleerd is. De ene boot kan hinder ondervinden terwijl een andere boot met een betere geluidsisolatie niet of nauwelijks hinder zal ondervinden. Op grond van de aangevoerde argumenten ziet het dagelijks bestuur ook hier geen aanleiding in om de op- en afstapvoorzieningen uit het ontwerpbestemmingsplan te halen.

De op- en afstapvoorzieningen zijn bedoeld om de binnenstad autoluwer te maken. De bedoeling is dat mensen en/of goederen aan de rand van het centrum overstappen en/of worden overgeladen op de boot en via het water verder worden vervoerd. Aangekomen bij de op- en afstapvoorziening vindt het voor- en natransport plaats te voet met de fiets of met steekkarretjes. Daarom verwacht het dagelijks bestuur geen verkeersaantrekkende werking van de op- en afstapvoorzieningen. Naar het risico van planschade als gevolg van de op- en afstapvoorzieningen is ook onderzoek gedaan. Dit risico wordt op nihil ingeschat. Het onderzoek is eveneens als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

De inspraakreacties die bezwaar maken tegen specifieke locaties zoals op de Noordermarkt, het Amstelveld of bij het Anne Frankhuis hebben op grond van alle bovengenoemde argumenten niet geleid tot een aanpassing van het plan. Alleen de op- en afstapvoorziening in de Lijnbaansgracht is geschrapt omdat de steiger particulier bezit is waar het stadsdeel niet kan laten op- en afstappen en de op- en afstapvoorziening in de Nieuwe vaart naast Oostenburgergracht 36 is geschrapt, omdat de steiger ter plaatse is weggesloopt.

Dat de op de wal gevestigde functies en de stedenbouwkundige structuur worden overheerst door de op- en afstapvoorzieningen vindt het dagelijks bestuur niet aannemelijk omdat de helft van de op- en afstapvoorzieningen gepositioneerd zijn bij al bestaande steigers. Voor de overige op- en afstapvoorzieningen geldt dat de impact van benodigde voorzieningen op de omgeving minimaal is en geen invloed heeft op de stedenbouwkundige structuur. Ook de zorg dat het authentieke karakter van de Noordermarkt verdwijnt door een op- en afstapvoorzieningen deelt het dagelijks bestuur niet. Een uitbreiding van horeca op/ en rond het plein is niet toegestaan.

De suggestie om de opstapper weer in te voeren, maar dan over water, als de op- en afstapvoorzieningen zijn gerealiseerd, neemt het dagelijks bestuur ter harte. Hopelijk wil één van de ondernemers die al een vaarvergunning heeft dit oppakken. De op- en afstapvoorzieningen zijn in ieder geval ook bedoeld voor lijndiensten en watertaxi's.

Wegbestemmen van ligplaatsen voor woonboten

Uitgangspunt van het bestemmingsplan is dat het aantal ligplaatsen ongewijzigd blijft en dat er geen woonboten weg moeten uit het Centrum. Wel worden een vijftal ligplaatsen wegbestemd: 1 vanwege nautische redenen en een viertal vanwege het doel de dubbelbestemming Waarde-Landschap te realiseren. Deze bestemming heeft als doel de bescherming en het herstel van doorzichten vanuit straten op het water en vanaf het water op de wal en het herstel van het zicht op het water en vanaf het water op de wal ter plaatse van de bijzondere plekken aan de Noordermarkt, het Amstelveld en de Hermitage.

Veel reacties zijn gericht op het wegbestemmen van de ligplaatsen van woonboten: Noordermarkt (2), Amstelveld(2) en Snoekjesgracht (1).

Genoemde argumenten

- De aangeboden alternatieven zijn niet gelijkwaardig (de plek is bepalend voor de waarde van de boot) of zijn niet op korte termijn beschikbaar;
- Het is onduidelijk waarom juist deze woonboten worden wegbestemd. Waarom worden bijvoorbeeld bij de Noordermarkt juist twee historische schepen wegbestemd. Waarom niet twee arken?
- De boten verminderen in waarde of zijn inmiddels in waarde verminderd en zijn onverkoopbaar;
- Wegbestemmen is niet de juiste methode om de ambities van het stadsdeel te bereiken;
- Opkopen of verplaatsen op basis van vrijwilligheid, of een eerste recht van koop afdwingen is ook een middel om te ontlichten;
- Het is niet verdedigbaar en het druist tegen verschillende wet en regelgeving in om boten (een woonfunctie) om deze redenen weg te bestemmen;
- Door verwijdering van de boot wordt binding met de plek verstoord (fysiek en sociaal);
- Het aantal boten in de binnenstad moet nog veel meer verminderen, eventueel door opkopen, c.q. uitsterfbeleid voor arken.

Reactie van het dagelijks bestuur

In de Visie zijn drie bijzondere plekken aangewezen om de relatie tussen de wal en het water weer te herstellen: de Hermitage, het Amstelveld en de Noordermarkt. Bij de Hermitage zijn de woonboten verplaatst en is deze doelstelling reeds gerealiseerd. In de uitwerking van de Visie tot het bestemmingsplan Water voor de overige twee bijzondere plekken heeft het dagelijks bestuur het wegbestemmen van boten tot een minimum willen beperken. Daarom zijn slechts 2 ligplaatsen per plek wegbestemd.

Deze plekken hebben in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap' gekregen. De ligplaatsen zijn wegbestemd op de plek waar een directe relatie is tussen kerk, plein en water. Het is spijtig dat op de locatie waar ligplaatsen zijn wegbestemd aan de Noordermarkt toevallig twee schepen met historische uitstraling liggen. Mogelijk dat een andere woonbooteigenaar uit de buurt wenst te verplaatsen naar één van de alternatieve ligplaatsen, waardoor deze plek zou kunnen worden ingenomen door één van de historische boten.

Het dagelijks bestuur streeft ernaar zoveel mogelijk overeenstemming te bereiken met de eigenaren van de te verplaatsen boten over een alternatieve ligplaats. Het stadsdeel is met een aantal van hen in gesprek hierover. Hoewel het stadsdeel uit ervaring met verplaatsing van woonboten bij Artis en bij het Anne Frankhuis weet dat enkele ervan toen ook zonder probleem verkocht werden, zou de verkoopbaarheid van de boten die nu betrokken zijn, tijdelijk kunnen zijn verminderd. Naar verwachting komt aan deze mogelijke tijdelijke beperking een einde zodra er een alternatieve ligplaats voor de boot bekend is. Daarbij gaat het dagelijks bestuur ervan uit dat er voldoende gelijkwaardige alternatieve ligplaatsen zijn waar bewoners, die moeten verplaatsen als gevolg van het bestemmingsplan, het eerste aanspraak op kunnen maken. Het stadsdeel richt op haar kosten de nieuwe ligplaats in en vergoed de kosten van de verhuizing. Het dagelijks bestuur meent op deze wijze zorgvuldig om te zijn gaan met de ruimte die het stadsdeel heeft om nieuw beleid te maken en uit te voeren en met de belangen van deze bewoners om in het centrum op hun boot te kunnen blijven wonen. Het risico op planschade wordt daarom op nihil ingeschat.

Met het argument dat de sociale binding met de plek wordt verstoord als een boot wordt verplaatst, meent het dagelijks bestuur voldoende rekening te hebben gehouden. In de buurten waar de ligplaatsen zijn wegbestemd, zijn namelijk alternatieve ligplaatsen opgenomen waaruit de booteigenaren van de wegbestemde woonboten eerste keuze hebben.

Het opkopen (en weer verkopen) van woonboten ziet het dagelijks bestuur niet als haar taak, laat staan om boten op te kopen met het doel ze uit het centrum te verwijderen. Al lang geleden is geconcludeerd dat het aantal boten in het centrum gelijk blijft. Het dagelijks bestuur ziet er niets in om nog meer boten uit het centrum te laten verdwijnen, tenzij mensen vrijwillig vertrekken.

Hotelboten

In stadsdeel Centrum is het aanbieden van bed&breakfast op het water toegestaan. In dat geval woont de eigenaar zelf op de boot en is de woonfunctie de hoofdfunctie van de boot. In de praktijk blijkt echter dat er veel hotelmatige verhuur is. Daarom wil het dagelijks bestuur de stadsdeelraad voorstellen dit te regelen.

Voor 'hotelboten' bestaat een kleine lobbygroep die het unieke aanbod om te kunnen logeren op een woonboot een aanwinst vindt voor de toeristensector. Omwonenden ervaren echter veel overlast omdat er nauwelijks toezicht is en de verhuurde boten soms niet goed worden onderhouden.

Genoemde argumenten

- De hotelboten veroorzaken overlast en worden vaak niet goed onderhouden; 038, 161, 317
- Door hotelboten mogelijk te maken worden woningen opgeheven; 011, 248
- Met het mogelijk maken van hotelboten worden illegale situaties gelegaliseerd; 012, 024, 015
- Door toevoeging van hotelboten wordt het evenwicht tussen wonen, werken en recreatie in de buurt verstoord; 214, 215, 216, 219, 220, 221, 227, 228, 233, 305, 306, 317,
- Om minder woonboten op bepaalde plekken te krijgen, moet het stadsdeel ervoor kiezen de hotelboten te beëindigen (022);
- Partijen willen betrokken worden bij de uitwerking van het hotelbotenbeleid (017).

Reactie van het dagelijks bestuur

De Amsterdamse grachten zijn niet alleen voor de bewoners van unieke belevingswaarde, maar ook voor toeristen. Dat een verblijf op het water gedurende het bezoek aan de stad een bijzondere ervaring is, waar veel toeristen gebruik van wensen te maken, blijkt uit het feit dat een aantal boten al bedrijfsmatig als hotelboten wordt verhuurd. Dit geeft aan dat er een behoefte is aan 'hotelmatig' gebruik van woonboten. Het dagelijks bestuur onderkent de behoefte en acht het om die reden van belang deze behoefte goed te gaan regelen.

Het dagelijks bestuur acht het om die reden van belang deze behoefte goed te gaan regelen. Dit is in het belang van zowel de eigenaren, de omwonenden en de toeristen die op de hotelboten overnachten. Door in het bestemmingsplan de hotelboten op te nemen, ontstaat de mogelijkheid om regels op te stellen voor deze groep ondernemers. Op deze manier kan er een registratie komen van de ondernemers als ze in het bezit zijn van een toestemming voor het hebben van een hotelboot. Bij mogelijke overlast kan de betreffende ondernemer hierop worden aangesproken. In het beleid dat voor de hotelboten wordt opgesteld zal een van de beoordelingscriteria ook het woon- en leefklimaat zijn. Aanvragen om omgevingsvergunning voor een hotelboot zullen mede daaraan worden getoetst. Verder wordt een spreiding van de hotelboten in het beleid opgenomen, afgestemd op de diverse buurten van de binnenstad. Het hotelbeleid zal tot stand komen volgens de regels die het stadsdeel in acht neemt bij het vaststellen van nieuw beleid. Dit betekent dat op het concept-hotelbotenbeleid ook inspraak zal worden georganiseerd.

Het klopt dat woningen worden opgeheven, zodra woonboten worden gebruikt als hotelboten. Het dagelijks bestuur stelt voor dit aantal te beperken tot een maximum van 43. Dit komt overeen met 5% van het totaal aantal ligplaatsen binnen de grenzen van stadsdeel Centrum. Verder wil het dagelijks bestuur voor de woonboten op het water dezelfde regels van toepassing laten zijn, als bij woningonttrekking op de wal. Het stadsdeel moet daarvoor aankloppen bij de Stadsregio Amsterdam omdat die alleen bevoegd is de Partiële Huisvestingsverordening aan te passen. De ontstane situatie zal niet één op één worden gelegaliseerd. Iedere ondernemer zal een vergunning moeten aanvragen en ook nieuwe ondernemers zullen daartoe in de gelegenheid worden gesteld. Hoe één en ander geregeld wordt, zal in het hotelbotenbeleid worden uitgewerkt.

Varende en niet-varende bedrijfsvaartuigen

Het dagelijks bestuur hanteert in het bestemmingsplan Water hetzelfde uitgangspunt als op de wal, namelijk dat wonen en werken gemengd wordt.

Een aantal insprekers meent dat het mengen van niet-varende bedrijfsvaartuigen met woonboten leidt tot hinder en overlast.

Genoemde argumenten

- Door de mogelijkheid om bedrijfsboten af te meren op alternatieve ligplaatsen wordt het evenwicht tussen wonen, werken en recreatie in de buurt verstoord; 005, 214, 215, 217, 219, 220, 221, 227, 228, 233, 306, 312
- Niet-varende bedrijfsvaartuigen nemen veel ruimte in (er liggen vaak meerdere boten omheen en zorgen voor overlast. Liever buiten het centrum; 248
- Ligplaatsen zijn onterecht toegewezen omdat het om een tijdelijke plek gaat. 005, 214, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 227, 228, 233, 306, 312,

Reactie van het dagelijks bestuur

In het bestemmingsplan Water wordt hetzelfde uitgangspunt gehanteerd als op de wal, namelijk dat wonen en werken gemengd wordt. Dat mag gelet op de Staat van Inrichtingen bij het bestemmingsplan alleen als de bedrijvigheid bij een milieuhindercategorie is ingedeeld met maximaal klasse II. Voorbeelden van bedrijfsvaartuigen in deze categorie zijn: sleepboten, het Woonbootmuseum, scheepsreparatie of sloopstimmerman. Op het water zullen dus alleen bedrijfsvaartuigen met een maximale hindercategorie II gemengd kunnen worden met woonboten. De overige bedrijfsvaartuigen hebben vaak een zwaardere milieuhindercategorie, categorie III of IV, zodat ze niet tussen andere woonboten gemengd kunnen worden. Meestal wordt er al jarenlang de een of andere vorm van scheepsreparatie uitgeoefend. Dat brengt onvermijdelijk met zich mee dat er andere boten om de bedrijfsboot heen liggen. Het dagelijks bestuur vindt bedrijfsvaartuigen waardevol voor het functioneren van de binnenstad, in het bijzonder de vaartuigen waarop scheepsreparatie wordt uitgeoefend. Bij de scheepsreparatiebedrijven zijn om die reden de wateren van de aanduiding 'specifieke vorm van water – werkvoorraad' voorzien. Dat betekent dat binnen deze aanduidingsvlakken boten ten behoeve van de werk- c.q. bedrijfsvoorraad mogen worden afgemeerd. Daarom krijgen deze bedrijfsboten een vaste plaats in het bestemmingsplan toegewezen, namelijk de plek waar zij al liggen. Het beleid staat geen uitbreiding van het totale aantal bedrijfsvaartuigen (varend of stilliggend) toe in stadsdeel Centrum. De aantallen zijn in het bestemmingsplan gefixeerd. Een uitzondering hierop vormen de woonboten waarop na verlening van een omgevingsvergunning daartoe logies mag worden aangeboden en de boot niet meer als woning wordt gebruikt, de zogenaamde 'hotelboten'. In die gevallen worden de woonboten juridisch gezien bedrijfsvaartuigen, omdat ze gebruikt worden voor commerciële doeleinden.

In het bestemmingsplan zijn alleen ligplaatsen opgenomen waarvoor een ligplaatsvergunning is afgegeven. Dit geldt zowel voor de woonboten als voor de varende en niet-varende bedrijfsvaartuigen. Als er sprake is van tijdelijke ligplaatsvergunningen wegens bijvoorbeeld tijdelijke situaties op rechterlijke uitspraken zijn deze niet opgenomen, omdat na verloop van de termijn de betreffende boot weg moet van de ligplaats die tijdelijk is ingenomen.

Zichtlijnen en zicht op het water

Het binnenwater van Amsterdam is structuurbepalend voor de stad. Het vormt voor bewoners en bezoekers een belangrijk oriëntatiepunt. Het dagelijks bestuur wil de belangrijke plaats die het water in de stad inneemt ook tot uitdrukking brengen in het bestemmingsplan Water. Vandaar dat aan het eind van belangrijke zichtlijnen op het water de bestemming 'Waarde - Landschap' is opgenomen.

Een inspreker vindt het onzin dat het dagelijks bestuur zichtlijnen opneemt in het bestemmingsplan Water om de oriëntatie in de stad te verbeteren en vindt ook niet dat het zicht op het water verbeterd hoeft te worden.

Genoemde argumenten:

- Zichtlijnbelemmerende arken zijn een vergezocht, kunstmatig en theoretisch idee, dat beter kan vervallen of beter moet worden uitgewerkt (319);

- De redenering dat een schip in een zichtlijn de oriëntatie op het water beter bevordert dan een ark is folkloristisch (319);
- Geparkeerde auto's op de wal ontnemen meer zicht op het water dan woonboten of arken (319);
- Arken ontnemen niet persé meer zicht op het water want ze zijn korter dan schepen. Beide typen handhaven verdient de voorkeur (319).

Reactie van het dagelijks bestuur

Net als de kerktorens, grote herkenbare gebouwen als het station, het paleis op de Dam en het Rijksmuseum zijn de grachten en het water een belangrijk oriëntatiepunt in de stad. Het dagelijks bestuur drukt de belangrijke plaats die het water in de stad inneemt uit in het bestemmingsplan Water door onder andere aan het eind van belangrijke zichtlijnen op het water de bestemming 'Waarde - Landschap' op te nemen. De betreffende woonboten die in de zichtlijnen met deze bestemming liggen zijn in dit bestemmingsplan niet wegbestemd. Maar zodra een ark wordt vervangen, moet hier een schip voor in de plaats komen. Het dagelijks bestuur is van mening dat een schip een sterkere associatie met water opwekt dan een ark en daarom beter past in een zichtlijn. Auto's zijn veel minder hoog, lang en breed dan arken en vormen een veel kleinere belemmering voor het zicht op het water. Arken zijn over het algemeen minder lang dan schepen, maar belemmeren het zicht op het water meer dan schepen vanwege de hoogte van de opbouw en het feit dat die opbouw vrijwel even lang is als het casco.

Historische brug

Om het zicht op historische bruggen te verbeteren wil de stadsdeelraad bereiken dat de ligplaatsen van de woonboten op minimaal 10 meter afstand van de aanlanding van de brug komen. Onder een historische brug wordt een brug verstaan met een monumentenstatus, aangeduid met orde 1. Wat een aanlanding van de brug is, is in de begripsbepalingen van het bestemmingsplan gedefinieerd.

Een aantal insprekers vindt de regels over de afstand van de ligplaatsen tot historische bruggen niet duidelijk en vreest daarom waardevermindering van de boten. Andere insprekers vinden juist dat er meer boten moeten worden wegbestemd bij bruggen. (038, 348, 030)

Reactie van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur houdt zich aan een besluit van Burgemeester en Wethouders uit 2001 dat boten die binnen 10 meter van een historische brug liggen, mogen blijven liggen én mogen worden vervangen of verbouwd, mits de boot niet dicht op de brug komt te liggen. Op basis van vrijwilligheid wil het dagelijks bestuur de 10 meter afstand bereiken: de eigenaren wordt bij walkantvernieuwing en of herprofilering gevraagd medewerking te verlenen om op te schuiven tot op 10 m afstand van de brug. Zodra hier medewerking aan wordt verleend, heeft het dagelijks bestuur de bevoegdheid om de aanduidingsvlakken voor de ligplaatsen in te korten.

Verder is het zo dat in het bestemmingsplan met de aanduidingsvlakken voor de ligplaatsen ook 10 meter afstand is aangehouden tot de aanlanding van alle overige bruggen waar dat mogelijk is. Dat wil zeggen dat waar op dit moment boten dicht op de brug liggen de bestaande situatie is aangehouden en in de overige gevallen 10 meter.

Gevoelig gebied

Een inspreker vindt dat het bestemmingsplan niet aantoonbaar dat boten de doorstroming belemmeren noch de waterbergingscapaciteit in zo'n mate verminderen, dat een algemeen verbod op een grotere waterverplaatsing in het gevoelig gebied proportioneel zou zijn (319).

Reactie van het dagelijks bestuur

In dit bestemmingsplan is gehandeld overeenkomstig de wettelijke regels en de beleidsregels die door de waterbeheerder daartoe in de Keur en de daarbij behorende beleidsregels zijn opgesteld. Artikel 3.1.6 lid 1 van het Bro schrijft voor dat het bestemmingsplan een beschrijving geeft van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Dit impliceert dat daarbij op het water en de waterhuishouding betrekking hebbende regels en het beleid van de daarop bevoegde bestuursorganen in acht genomen dienen te worden.

Onderzoeken

Een aantal insprekers merkt op dat er weinig aandacht is voor de gevolgen van de nieuwe functies zoals de alternatieve ligplaatsen en op- en afstapvoorzieningen voor het woon- en leefklimaat, dat onderzoeken naar luchtkwaliteit en geluidonderzoek niet zijn afgerond en dat het onderzoek naar de drukmeting op de Prinsengracht niet de weersomstandigheden heeft verdisconteerd (005, 030, 034, 161, 169).

Reactie van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur geeft aan dat een aantal onderzoeken tijdens de inspraakronde nog niet was afgerond. Inmiddels zijn de effecten van de maatregelen op de luchtkwaliteit en geluidbelasting onderzocht. Bij het onderzoek naar het effect van de op- en afstapvoorzieningen op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau is uitgegaan van een worstcase scenario, waarbij gemeten is op plekken waar door de grote verkeersintensiteit in de buurt de grootste kans bestaat dat de geluidsnormen en de luchtkwaliteitsnormen overschreden worden.

Het dagelijks bestuur heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt op de leefbaarheid en veiligheid van de omgeving voor de betrokkenen en omwonenden, zoals bij de alternatieve ligplaatsen en op- en afstapvoorzieningen. De onderzoeken zijn gedaan om een goede afweging te kunnen maken in het kader van de ruimtelijke ordening en laten zien dat de gewenste ontwikkelingen goed inpasbaar zijn. De betreffende onderzoeksresultaten worden toegelicht in hoofdstuk 5 en 7 van de toelichting bij het bestemmingsplan en zijn als bijlagen bij de toelichting opgenomen.

In het onderzoek van de dienst Onderzoek en Statistiek naar de drukte op de Prinsengracht is in zoverre rekening gehouden met de verschillende weertypes, dat de tellingen zijn gehouden op verschillende dagen en tijdstippen in alle 4 de jaargetijden. Door de onderzoeken uit 2003/2004 te vergelijken met 2009/2010 krijgt men een globaal beeld. Hieruit komt naar voren dat de drukte niet is toegenomen.

Voorstellen en verzoeken

Voorgesteld wordt om een uitsterf beleid voor woonarken op te nemen

Dit voorstel wordt niet overgenomen, want hierover is tijdens de vaststelling van de Visie op het water al uitgebreid gedebatteerd.

Voorgesteld wordt om maximale bouwhoogte voor een woonboot op te nemen in het bestemmingsplan (157)

De maximale bouwhoogte van woonboten en bedrijfsvaartuigen is opgenomen in de vervangings- en verbouwingsrichtlijnen (Bootrichtlijnen 2008).

Verzocht wordt expliciet in het bestemmingsplan op te nemen dat boten die een alternatieve ligplaats krijgen worden verplicht tot onmiddellijke aansluiting op de riolering (014, 232)

Dit kan niet in het bestemmingsplan worden opgenomen omdat dit al geregeld is in de uitvoeringsbesluiten van de Waterwet dat tot de bevoegdheid hoort van het waterschap. In de regelingen van de Waterwet is opgenomen dat binnen een jaar na het realiseren van een afvoermogelijkheid op het riool de boot moet zijn aangesloten. De woonboot die verplaatst wordt naar een alternatieve ligplaats krijgt natuurlijk direct een aansluiting op het riool.

Verzocht wordt om een bestemming op te nemen voor

- 'De Vloot van Aemstel' (009)
- historische pleziervaartuigen (018)
- 'floatlands' (046)
- Varende monumenten (170)

De ondernemers van 'De Vloot van Aemstel' hebben een verzoek ingediend om in het bestemmingsplan een vestiging van een kinderdagverblijf op het water mogelijk te maken. De vestiging zou bestaan uit een drijvende voorziening die aan afmeerpalen aan hun plek verankerd zouden worden. De ondernemers stellen 2 locaties voor waar dit zou kunnen. Omdat het verzoek van de ondernemers nog niet vastomlijnd is en het lijkt te gaan om een bouwwerk omdat het aan de bodem wordt verankerd, stelt het dagelijks bestuur voor dat de ondernemers een beginselaanvraag

indienen als zij hun plannen hebben uitgewerkt. Op basis hiervan kan het stadsdeel beoordelen of aan het plan medewerking kan worden verleend.

Historische pleziervaartuigen nemen in de ogen van het dagelijks bestuur geen andere plaats in dan gewone pleziervaartuigen en krijgen daarom in het bestemmingsplan geen vaste ligplaats toegewezen.

De bestaande 'floatlands' zijn opgenomen voor zover deze door de gemeente zijn aangelegd.

Voor historische boten (woonboten en bedrijfsvaartuigen) is beleid in ontwikkeling. Er is nu een inventarisatie van historische boten gereed, op basis waarvan de raad kan aangeven welk soort beleid er gewenst is. Als dit is vastgesteld zou dit ook tot aanpassing van het bestemmingsplan voor het water kunnen leiden, maar daar is het nu nog te vroeg voor.

Verzocht wordt om ligplaatsen voor boten op (nautische) knelpunten niet op te nemen (035)

Ligplaatsen die een nautisch knelpunt opleveren zijn niet in het bestemmingsplan opgenomen. Bij het dagelijks bestuur is overigens maar één nautisch knelpunt bekend, dit betreft een ligplaats in de Snoekjesgracht. Volgens Waternet veroorzaakt alleen die boot op basis van de in 2009 vastgestelde doorvaartprofielen nog een nautisch knelpunt. De betreffende ligplaats is wegbestemd en het dagelijks bestuur is in overleg met de betreffende woonbooteigenaar over een alternatieve ligplaats voor zijn boot.

Verzocht wordt om in de Singelgracht met aangrenzende stadsdelen eenduidig beleid te voeren (041)

Dit bestemmingsplan is voorgelegd aan de aangrenzende stadsdelen om de plannen op elkaar af te stemmen.

Verzoek om geen op- en afstapvoorziening in de Lijnbaansgracht nabij de Vijzelstraat op te nemen (041)

Dit verzoek is gehonoreerd. Omdat deze steiger nagenoeg niet te bereiken is door normale passagiersvaartuigen of goederenboten is deze uit het ontwerpbestemmingsplan verwijderd.

Verzocht wordt om een steiger dan wel op- en afstapvoorziening op te nemen voor:

- Museum Geelvinck-Hinlopen aan de Keizergracht 633 (073)
- Hotel Toren aan de Keizersgracht 164 (186)
- Hotel 'Albert Grand' (Herengracht -Vijzelstraat) (187)
- Hotel Estheréa, Singel 303/305 (316)

Aan het deel van de Keizersgracht waar zich museum Geelvinck- Hinlopen bevindt, zijn meerdere publiekstreckende instellingen gevestigd. Het dagelijks bestuur heeft in de jaren 2008-2010 de instellingen gevraagd om gezamenlijk de gewenste locatie van een op- en afstapvoorziening te bepalen. Daarbij heeft het dagelijks bestuur aangegeven dat zij het niet wenselijk vindt in één rak meerdere op- en afstapvoorzieningen te realiseren. Na overleg is de op- en afstapvoorziening aan de overzijde van Keizergracht 633 tegenover nummer 674 terecht gekomen. Hiervoor is een onherroepelijk projectbesluit genomen. Deze locatie kan daardoor in het kader van dit bestemmingsplan niet meer ter discussie worden gesteld. Het dagelijks bestuur neemt dit verzoek niet over.

Op loopafstand van hotel Toren, Keizersgracht 164, zijn twee op- en afstapvoorzieningen, namelijk ter hoogte van De Rode Hoed (huisnr. 102) en ter hoogte van de Westermarkt (huisnr. 192). Dit gegeven maakt dat niet aan het verzoek tegemoet gekomen kan worden om nog een extra locatie in dit gedeelte van de Keizersgracht te realiseren.

Aan het verzoek van hotel Albert Grand aan de Vijzelstraat om op loopafstand een op- en afstapvoorziening te realiseren wordt al tegemoetgekomen. Ter hoogte van de Herengracht 470 wordt een op- en afstapvoorziening gerealiseerd. Hiervoor is in 2010 een projectbesluit vastgesteld. Deze voorziening is op redelijke loopafstand van het hotel in de Vijzelstraat.

Het verzoek van hotel Estheréa om een op- en afstapvoorziening voor de deur te realiseren kan niet gehonoreerd worden. Ter hoogte van deze locatie liggen rondvaartboten met ligplaatsvergunningen. Een op- en afstapvoorziening past hier niet meer bij. Ter hoogte van de Vliegende Steeg is al jaren een op- en afstapvoorziening gelegen, die zich op loopafstand van Singel 303/305 bevindt. Het hotel kan daar gebruik van maken. Overigens bepleit het hotel de aanleg van een steiger als op- en afstapvoorziening ten behoeve van het comfort van de (minder-valide) toerist. Het dagelijks bestuur heeft bij het opstellen van het Steigerplan uitgebreid overleg gehad met Amsterdam Drempel Vrij. Het sobere ontwerp van de op- en afstapvoorziening voldoet goed om met een rolstoel aan boord te kunnen komen. Voorwaarde is dat op de rondvaartboot een rolstoel ook verder kan komen door op de boot aangebrachte voorzieningen. Er is een beperkt aantal rondvaartboten dat geschikt is voor rolstoelontvangst.

Verzocht wordt om de ligplaatsvergunning voor de Henry Schmidt in het Singel aan te houden (117)

De ligplaatsaanduiding is aangepast aan de juiste locatie waarvoor de ligplaatsvergunning is afgegeven.

Verzoek om geen ligplaats voor een bedrijfsboot in het Singel t/o 233/237 op te nemen en de feitelijke situatie van de bedrijfsboten aan het Singel t/o nr 301-309 te controleren met een voorstel om een bedrijfsbotenhaven voor rondvaart e.d. buiten het centrum te ontwikkelen (161)

Naar aanleiding van de inspraakreactie is de feitelijke situatie van de ligplaatsen van rondvaartboten in het Singel nogmaals gecontroleerd en zijn op de verbeelding precies de ligplaatsen vastgelegd waarvoor vergunning verleend is. Niet opnemen van deze ligplaatsen is geen optie. De zoektocht naar ligplaatsen voor rondvaartboten buiten het stadsdeel heeft tot nu toe weinig opgeleverd.

Verzoek om de voorzijde van de beide woonschepen achter Rapenburg 46b als begrenzing van de aanduiding 'woonschepenligplaats' aan te houden (001)

Dit verzoek is ingewilligd.

Verzocht wordt om binnen de grenzen van het erfpachtperceel water Bickersgracht 31/33 de functie bedrijfsvaartuigen toe te staan met een hindercategorie die overeenkomt met de milieuvergunning, en om de grenzen van het aanduidingsvlak in zuidelijke richting tot 20 meter op te rekken. (230)

Dit verzoek is ingewilligd. Het bedrijf valt onder het Activiteitenbesluit waarbinnen de activiteiten mogen plaatsvinden. Het aanduidingsvlak "specifieke vorm van water – niet-varende bedrijfsvaartuigen" bedraagt 24 meter.

Verzoek om het Natte Damrak uit het bestemmingsplan te halen omdat daar in het kader van De Rode Loper nog veel ontwikkeling is. (247)

Dit verzoek is ingewilligd.

Voorstel voor een alternatieve plaats voor de op- en afstapvoorziening op de Binnen Amstel namelijk aan de Kloveniersburgwal tegenover het Doelenhotel (247)

Op verzoek van het stadsdeel heeft Waternet nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid van een op- en afstapvoorziening in de Binnen Amstel. Waternet heeft geconcludeerd dat een op- en afstapvoorziening in dit gedeelte van de hoek Binnen Amstel en Kloveniersburgwal nautisch niet gewenst is. Om die reden is besloten in dit water geen op- en afstapvoorziening op te nemen.

Verzoek om voor de bedrijfsvoering van Scheepswerf Koning William een maatvoering aan te houden voor het vlak water van 60 X 30 m2 en een strook aan de zijkant van de werf (249)

Dit verzoek is ingewilligd.

Verzoek voor een ligplaats voor een milieuvriendelijke (elektrische) varende bedrijfsboot (307)

Dit verzoek wordt niet ingewilligd omdat deze rondvaartboot al een ligplaats heeft in een ander stadsdeel en het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is dat aantallen ligplaatsen niet mogen toenemen.

Verzoek om het negatieve beeld van woonbootbewoners te helpen bijstellen (319)

Het stadsdeelbestuur ziet woonbootbewoners als burgers die een belangrijke bijdrage leveren aan de sfeer en de identiteit van ons stadsdeel. Het bestuur draagt dit beeld uit.

Voorstel om de aandacht te richten op de verrommeling van het water en overlast door de pleziervaart (003, 012, 035, 319).

Het dagelijks bestuur is intensief betrokken bij de regulering en handhaving van de pleziervaart. Bij walkantvernieuwingen worden haalkommen bij de afmeerplekken voor pleziervaartuigen aangelegd. Met Waternet en politie worden handhavingacties opgezet, uitgevoerd en geëvalueerd. Allerlei vormen van communicatie worden ingezet om pleziervaarders te wijzen op de vormen van overlast die ze kunnen veroorzaken. Tot slot heeft het dagelijks bestuur opdracht gegeven tot het opstellen van beleid om een en ander te reguleren. Zo zijn de herzieningen van de Nota Kade- en Oevergebruik en de Nota afmeerbeleid voor pleziervaartuigen in de maak.

Fouten op/in de plankaart, toelichting of regels

Eventueel onjuist opgenomen ligplaatsen aan de Gelderse kade

- Gelderse Kade: ligplaats Blue Boat. Dit zou een tijdelijke vergunning zijn (zie 005, 045, 047, 116, 129, 130, 214, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 227, 228, 233, 306)
- Gelderse kade: platbodem naast 'de Wolk' en het aangrenzende 'groene schip'(zie 005, 045, 047, 116, 129, 130, 214, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 227, 228, 233, 306)

De vergunnings situatie van alle boten in de Gelderse kade is nagegaan en nu ingetekend overeenkomstig de afgegeven vergunningen. Er zijn geen tijdelijke ligplaatsvergunningen afgegeven voor de boten in de Gelderse kade. De ligplaatsvergunning voor twee bedrijfsvaartuigen is inmiddels ingetrokken omdat er onvoldoende bedrijfsmatige activiteiten zijn waargenomen. Deze ligplaatsen zijn daarom ook niet meer opgenomen in de verbeelding.

Afmetingen aanlegsteiger naast Oostenburgergracht 36 (015)

Deze aanlegsteiger is gesloopt en is niet meer opgenomen in het bestemmingsplan Water.

De steiger in de Wittenburgergracht tegenover "De Paerl" is niet aangeduid als aanlegsteiger.(014)

Dit is gecorrigeerd.

Groenmarkt kade: Ligplaats bedrijfsvaartuig. Aanpassen conform de bouwaanvraag (144)

Dit is gecorrigeerd.

Amstel tegenover 128: de maat van de ligplaatsaanduiding voor 2 bedrijfsvaartuigen van 20x9 meter, aanpassen aan dagelijks bestuur besluit 9 november 2009 naar 20x10 m. (172)

De inspreker verwijst naar een bijlage bij de ligplaatsvergunning waarop de locatie van de ligplaatsen is aangeduid. Voor het bestemmingsplan zijn de maten van de rondvaartboten die in de ligplaatsvergunning staan vermeld bepalend voor de in te tekenen maat van de ligplaatsaanduiding. Deze maat is 20x9 meter.

Prinsengracht 465 K: verkeerd ingetekend (169)

Dit is gecorrigeerd.

Afbeelding 1 van de Toelichting suggereert alsof het Oosterdok onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan (170)

Afbeelding 1 is aangepast.

Aan de zijkant Van Prinseneiland 2, in Eilandsgracht ontbreken 2 boten

De ligplaatsaanduiding op het bestemmingsplan is in overeenstemming gebracht met de verleende vergunningen en de feitelijke situatie.

Woonarkje Prinsengracht tegenover 894 staat niet op de kaart (008)

Dit is gecorrigeerd.

De ligplaatsaanduiding in het Natte Damrak en een bedrijfsvaartuig aan de walzijde van de Beurs van Berlage in overeenstemming brengen met de ligplaatsvergunning (247)

Het natte Damrak is niet meer opgenomen in dit bestemmingsplan dus met deze reactie wordt in dit kader niets meer gedaan.

Praam met ligplaatsvergunning achter de brandweerkazerne in de 3^e Marnixdwarsstraat is niet opgenomen (309)

Dit is gecorrigeerd.

Ligplaats voor vergund bedrijfsvaartuig bij Hotel de L'Europe niet opgenomen (310)

Dit is gecorrigeerd.

Woonschepen aan de zuidzijde van de Nieuwe Vaart zijn niet ingetekend (319)

Dit is gecorrigeerd.

In het luchtkwaliteitsonderzoek is een foute omschrijving gegeven van lokatie 46 (34)

In het luchtkwaliteitsonderzoek is locatie 46 (Noordermarkt) wel degelijk onderzocht. De plaatsaanduiding in het rapport is gecorrigeerd.

De woonboten aan de Plantage Kerklaan nrs 200, 202, 220 zijn niet opgenomen. (033)

Dat klopt. De ligplaatsen bij het terrein waar de toekomstige uitbreiding van Artis plaatsvindt zijn en worden niet meer ingetekend omdat deze al wegbestemd waren bij het vorige bestemmingsplan in 1997. Met de bootbewoners zijn afspraken over alternatieve ligplaatsen gemaakt.

Zoutkeetsgracht: opnemen bestemming van 2 werkschuiten.

Dit is gecorrigeerd.

De opstallen van de bloemenmarkt in de Singel zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan

De stallen zijn geen boten maar vormen bebouwing op palen. Het bestemmingsplan voor het water gaat niet over gebouwen. Vandaar dat het dagelijks bestuur besloten heeft de grens van het bestemmingsplan Water achter de kramen te leggen. De kramen vallen binnen het bestemmingsplan Zuidelijke Binnenstad.

Hoek Wittenburgergracht – Dijkgracht: is dit een aanplemping?

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

Regels 1.59: De definitie van de woonboot is niet duidelijk (015)

In het bestemmingsplan zijn de definities aangehouden die in de Bootrichtlijnen 2008 zijn opgenomen.

De regels onder 4.5 geven een afwijkmogelijkheid die volgens de inspreker geen relatie heeft met de VOB, de Bootrichtlijnen, Vervangingsregels, doorvaartprofielen en aspecten van waterhuishouding. In kaart moet gebracht worden hoe deze regels inwerken op de specifieke mogelijkheden ter plaatse. Het gaat om zaken die verband met elkaar houden. Strijd met het bestemmingsplan is namelijk bepalend of een vergunning tot verbouwing of vervanging kan worden verleend. Het gevolg zou anders kunnen zijn dat een ligplaats onder uitsterfbeleid kan komen te vallen. (015)

Zodra gebruik gemaakt wordt van de afwijkmogelijkheid dient de situatie ter plekke in ogenschouwen te worden. De afwijkingbepaling is opgenomen omdat niet op voorhand alle situaties zijn te voorzien en op deze manier enige flexibiliteit in het plan wordt geboden. Met andere toetsingskaders zoals de VoB dient in zoverre rekening te worden gehouden, dat door afwijking toe te staan, hiermee niet in strijd wordt gehandeld. Het dagelijks bestuur kan inspreker niet volgen in de gedachte dat daardoor ligplaatsen onder een uitsterfbeleid zouden komen te vallen.

Tot slot

Naar aanleiding van enkele inspraakreacties hebben er nog twee gesprekken plaats gevonden. Een gesprek vond plaats op 16 augustus 2011 tussen twee bewoners van de Geldersekaade en de portefeuillehouder, mevrouw Van Pinxteren en een gesprek vond plaats op 11 november 2011 tussen de projectmanager en een beleidsmedewerker van het bestemmingsplan Water en enkele bewoners/vertegenwoordigers van de Noordermarkt.

Deze gesprekken hebben plaats gevonden buiten de inspraakperiode. Om die reden kan de inhoud van deze gesprekken als zodanig geen onderdeel uitmaken van de inspraakrapportage. Desalniettemin is de inhoud van hetgeen is besproken hierna kort samengevat weergegeven.

Het dagelijks bestuur is overigens van mening dat de beantwoording op hetgeen is besproken terug te vinden is in de hiervoor opgenomen beantwoording op de inspraakreacties. Hierna is uitsluitend de weergave van de gesprekken opgenomen.

Gesprek 16-8-2011

Tijdens dit gesprek is naar voren gebracht dat de verkeersdruk van met name vrachtverkeer op de smalle, even zijde (westkant) is toegenomen als gevolg van de verandering van de rijrichting in de Sint Antoniebreestraat en het instellen van éénrichtingsverkeer op de Geldersekade oneven zijde (oostkant). Daarom maken de bewoners zich zorgen over het toevoegen van nog meer functies aan de kade, zoals de op- en afstapvoorziening en ligplaatsen. Ook de huidige inrichting van de veel bredere oneven zijde biedt volgens de bewoners nauwelijks ruimte voor het goed aan en van boord kunnen gaan van woonschepen ter plekke. Voorts kan de wijzigingsbevoegdheid om hotelboten toe te staan leiden tot een verstoring van het evenwicht van wonen, werken en recreatie in de buurt, net zoals het toevoegen van de op- en afstapvoorziening dit evenwicht zou kunnen verstoren.

Gesprek 10-11-2011

Een aantal bewoners en vertegenwoordigers van bewoners rond de Noordermarkt en van de organisatie 'Vrienden van de Noordermarkt' hebben op 10 november 2011 aan de projectmanager en de beleidsmedewerker die betrokken zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan mondeling hun inspraakreactie toegelicht op het stadsdeelkantoor. Hun bezwaren zijn:

- De op- en afstapvoorziening creëert een nieuwe toestroom van toeristen;
- Het plein en de markt kunnen de extra drukte niet aan;
- De nieuwe toestroom gaat ten koste van de authenticiteit van de markt (groen, biologisch en met kwalitatief goede antiek) en het plein (speelplein en ontmoetingsplek);
- De nieuwe toestroom kan leiden tot vercommercialisering van markt, winkels en horeca wat kan leiden tot plat vermaak en uitbreiding van de commercie. Hiervan is al genoeg in Amsterdam;
- De op- en afstapvoorziening veroorzaakt nog meer drukte op het water met alle gevaar voor aanvaringen en opstoppingen;
- De opgevallen plek biedt een gelegenheid voor pleziervaart om aan te meren en dit kan leiden tot meer overlast. Verbodbordjes om aan te meren houden dit niet tegen.

De bewoners en vertegenwoordigers beargumenteren dat de genoemde veronderstelde ontwikkelingen realistisch zijn omdat de Noordermarkt een aantrekkelijke locatie is door zijn levendigheid en authenticiteit. Zij veronderstellen dat deze kenmerken in het gedrang raken door de aanleg van een op- en afstapvoorziening en zij zetten zich in voor het behoud ervan. Zij verzoeken het stadsdeelbestuur hier geen op- en afstapvoorziening aan te leggen, maar verderop in de rustiger Keizersgracht.