# Nota van beantwoording inspraakreacties ruimtelijk economische visie

# Amstel Business Park Zuid

**Concept**
**23 juli 2017**

Het concept van de ruimtelijk-economische visie Amstel Business Park heeft in de periode van 30 maart 2017 tot en met 10 mei 2017 ter visie gelegen waarbij een ieder de gelegenheid is geboden om een inspraakreactie in te dienen.
Het aantal inspraakreacties, die binnen de termijn van tervisielegging zijn ingediend, bedraagt zestien. Daarbij moet worden opgemerkt dat de inspraakreacties van de bewoners van de Van der Madeweg zijn samengevat tot één inspraakreactie, omdat die inhoudelijk hetzelfde zijn.

De inspraakreacties zijn in navolgende tekst samengevat en voorzien van een antwoord van de gemeente. De ruimtelijk-economische visie komt daarin terug als REV.

**Indiener 1:**
Indiener 1 geeft aan eigenaar te zijn van enkele panden aan de Ellermanstraat 12, Van der Madeweg 16 en 21 en Flinesstraat 8 en 10. De ingediende inspraakreactie zal voornamelijk gericht zijn op het perceel aan de Ellermanstraat 12. In de concept REV wordt aangegeven dat het perceel op de Ellermanstraat 12 gelegen is in het deelgebied 'De Werkboulevard. Voor dit deelgebied wordt de optie voor gemengd wonen niet genoemd en daarnaast wordt expliciet aangegeven dat ten zuiden van de A10 de milieueisen wonen onmogelijk zouden maken. De argumenten vanuit de concept REV gelden volgens indiener niet voor hun perceel in de Ellermanstraat omdat deze buiten de Schipholcontour LIB valt en bovendien niet ligt op een gezoneerd industrieterrein. De Ellermanstraat is juist door de fijnmazige structuur en kleinere kavels en panden de uitgelezen plek voor bedrijven met weinig ruimtevraag zoals de creatieve sector en ICT. Door deze structuur en de bijbehorende bedrijvigheid (zoals creatieve sector en ICT) zijn zij ervan overtuigd dat ook, naast het toestaan van wonen, het toestaan van een hotel en soortgelijke voorzieningen (horeca) een sterke impuls betekent voor de levendigheid van de Ellermanstraat.
Eerder is al kenbaar gemaakt dat na vele poging niet mogelijk is gebleken om het pand te verhuren als bedrijfsruimte conform de huidige bestemming met als gevolg leegstand en verloedering. Indiener verzoekt daarom de optie om naast de menging van wonen aan de Ellermanstraat tevens de mogelijk van hotel en soortgelijke voorzieningen in de concept REV mogelijk te maken.
**Beantwoording Gemeente:**
De gemeente is van mening dat er op het ABP Zuid ook voldoende ruimte moet zijn voor werken in verschillende vormen en wil dit juist stimuleren in dit gebied. Juist doordat in de aan noordzijde aangrenzende gebieden het werken wordt verdrongen door het wonen, wil de gemeente ruimte blijven bieden voor het werken. De Ellermanstraat is daarin onderscheidend omdat zoals indiener aangeeft, werken op kleine schaal mogelijk is en dat biedt kansen voor bedrijven met een kleine ruimtevraag. Het toestaan van hotels en wonen zal naar mening van de gemeente de concentratie van werkplekken onder druk zetten en dat sluit niet aan op het economisch beleid van de gemeente. Wel is de gemeente van mening dat voorzieningen, zoals horeca van meerwaarde kunnen zijn op het ABP Zuid en het verblijfsklimaat verbeteren.
Voor de volledigheid wordt verwezen naar het regionale hotelbeleid, waaraan de gemeente nieuwe hotelontwikkelingen zal moeten toetsen.

**Indiener 2:**
Indiener 2 steunt in haar inspraakreactie de visie en is van mening dat een goede evenwichtige mix van programma met een combinatie van voorzieningen en wonen op ABP, zal bijdragen aan de ontwikkeling van een aantrekkelijke, leefbare en toekomstbestendige werkstad.
Indiener 2 juicht toe dat Zuidpark is gelegen in een deelgebied 'Eilanden aan de vaart' waar functiemenging, verdichting en een woonfunctie tot de mogelijkheden behoren. Een gefaseerde transformatie van Zuidpark op middellange en lange termijn ligt daarbij voor de hand. De hoogbouw van Zuidpark is gedateerd en aan het einde van haar technische levensduur.

Momenteel is dit bouwdeel volledig verhuurd maar voldoet met name de gevel niet meer aan de actuele, minimale (isolatie- en duurzaamheids)eisen die aan kantoorgebouwen worden gesteld. De voornemens zijn dan ook om de locatie in vier fases te herontwikkelen. In dit kader heeft indiener 2 de Studie Zuidpark-Overamstel laten opstellen als verkenning naar de ontwikkelmogelijkheden ter plaatse van Zuidpark. De ontsluiting van Zuidpark waar in de REV lijkt van te worden uitgegaan (dwars over Zuidpark, van de Duivendrechtsevaart tot aan de Spaklerweg) wijkt af van de visie die indiener 2 beoogt vanuit de Studie. De beoogde (her)ontwikkeling van Zuidpark in hoofdlijnen in de Studie past in de visie en ambitie van de REV en er wordt verzocht de juistheid van deze aanname te bevestigen. Daarnaast verzoekt indiener 2 om in figuur 3, pagina 83 de impressie aan te passen of weg te laten aangezien deze voor Zuidpark niet overeenkomt met de hiervoor weergegeven toekomstvisie van indiener 2 zelf. Afsluitend wordt verzocht de voorgenomen ontsluiting nader in overweging te nemen en in de REV aan te sluiten op de uitgangspunten uit de studie Zuidpark.

**Beantwoording Gemeente:**

In algemene zin biedt de REV ruimte voor verdichting van het ABP Zuid. De REV is echter een REV op hoofdlijnen en moet nog nader uitgewerkt worden in concrete plannen. De gemeente doet daarvoor een aanzet door als uitwerking van de REV een aantal uitgangspunten voor ontwikkeling te beschrijven op basis waarvan partijen een plan kunnen uitwerken. Hoe die verdichting, programma en ontsluiting er daadwerkelijk uitziet is daarom afhankelijk van de plan- en besluitvorming nadat de REV zal zijn vastgesteld. Daarop wil de gemeente nog niet vooruitlopen door de REV en het voorstel voor ontsluiting van de indiener één op één over te nemen in de REV. Dat gelet eveneens voor de door indiener voorgestelde ontsluiting. Wel zal er worden gekeken hoe de REV ook in beeldvorming kan anticiperen op mogelijke ontwikkelingen en waar deze te verwachten en wenselijk zijn. De impressie in de REV zal hierop worden aangepast.

**Indiener 3:**

De inspraakreactie van indiener 3 heeft betrekking op de percelen gelegen aan de Wenckebachweg. Deze percelen liggen in het deelgebied 'Het Balkon aan de A10' waar een menging van functies is gepland. De overeenkomstige standpunten tussen de plannen van indiener 3 en de REV worden gedeeld. Indiener onderschrijft de inhoud van de REV en wil zich graag opstellen als pionier in het deelgebied. De voorgenomen plannen zullen volgens indiener een positieve bijdrage leveren aan de transformatie die de gemeente Ouder-Amstel voor dit plangebied voor ogen heeft. Indiener stelt, in afstemming met de gemeente, een stedenbouwkundige verkenning op om de ruimtelijke mogelijkheden die de grondpercelen bieden, te verkennen. Indiener wil hierbij de suggestie doen om in de visie de wens uit te spreken dat bepaalde woningbouwontwikkelingen al op korte termijn een stimulans kunnen zijn om op langere termijn de gewenste mix van functies te doen ontstaan. Uit het woonbeleid van de gemeente Ouder-Amstel is gebleken dat de vraag naar woningen groter is dan het aanbod. Uitgangspunt is het behoud van de kernvoorraad en waar mogelijk uitbreiding door nieuwbouw. Transformatie van kantoren naar woningen sluit hierbij aan en als ontwikkelende partij wil zij zich beschikbaar stellen om in te spelen op marktvraag om die woningen te realiseren. Daarbij wil de indiener de suggestie doen om de doelen van de gemeente en het woonbeleid nader te verweven in de REV. Op deze manier wordt er sturing aan mogelijke transformatie van gebouwen en percelen naar een woonfunctie gegeven. Daarbij wordt gevraagd om in de visie expliciet mogelijkheden op te nemen voor gestapeld bouwen in deelgebied 'Het Balkon aan de A10'.

**Beantwoording Gemeente:**

De REV heeft tot doel een REV te zijn voor de lange termijn en doet daarom bewust geen uitspraken over termijnen waarop ontwikkeling kan plaatsvinden. Wel kan bij de REV een verwachting worden opgenomen waar ontwikkelingen kunnen plaatsvinden met een fasering. Dat betreft echter geen vast gegeven omdat de fasering en planning mede afhankelijk is van partijen die kunnen en willen ontwikkelingen.

Dat kan betekenen dat er ook op kortere termijn ontwikkeling mogelijk is, echter in concrete zin pas na de vaststelling van de REV en als er overeenstemming is over de ontwikkeling en contractuele afspraken daarover.
Net als de REV is het woonbeleid een kader om mee rekening te houden bij een eventuele ontwikkeling. Dat geldt ook voor andere beleidsdocumenten van de gemeente waaraan moet worden getoetst bij de planvorming. De REV komt niet in plaats van bestaand beleid maar is daarop een aanvulling.
De gemeente ziet ten opzichte van de huidige situatie niet veel mogelijkheden voor verdichting in dit gebied omdat de dichtheid al relatief hoog is. Hiervan is alleen sprake als dat nodig is voor de ontwikkeling van het gebied en het gebied dat ook aankan. Dat zal in de verdere uitwerking en planvorming per ontwikkeling moeten worden beoordeeld. Dat neemt echter niet weg dat er gestapelde bouw gerealiseerd kan worden, aangezien daarvan in de huidige situatie ook al sprake is.

**Indiener 4:**
De indiener geeft aan zich goed te kunnen vinden in de visie. In de inspraakreactie wordt aangegeven dat er nieuwe ontwikkelingen zijn waarbij 5 partijen uit het gebied tussen de metrolijn en de A10, aan de Duivendrechtsevaart en de Spaklerweg een onderzoek hebben laten verrichten wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden van hun kavels. Vanuit dit onderzoek is een rapport opgesteld, waar hierbij wordt verzocht om het rapport dat als werktitel, 'Amstelwerf, werken en wonen aan de Duivendrechtse kade' heeft, mee te nemen als aanvulling op de visie en in de verdere uitwerking van het vervolgen hierop.
**Beantwoording Gemeente:**
Zie hiervoor de beantwoording bij indiener 2. De gemeente wil in de REV niet vooruitlopen op ontwikkelingen waarvan de plan- en besluitvorming nog niet is afgerond. Wel wordt gekeken hoe de REV ook in beeld kan inspelen op mogelijke ontwikkelingen en wordt daarop aangepast.

**Indiener 5:**
De inspraakreactie van indiener 5 heeft betrekking op de kavel aan de Willem Fenegastraat (naast Zuidpark). Vooropgesteld staat dat zij met plezier een bijdrage hebben geleverd aan de REV. Tegelijkertijd stelt de voorgestelde visie hen ook voor een ingewikkeld dilemma omtrent de situatie van de (illegale) ligplaatsen en woonbootbewoners aan de Willem Fenegastraat. Deze is inmiddels al jarenlang onduidelijk en hierdoor is ontwikkeling op het braakliggende kavel tot op heden niet mogelijk geweest. Tegelijkertijd heeft de gemeente zich ook nog niet concreet uitgesproken over de voorliggende ambitie van het door hen te ontwikkelen kavel. Indiener maakt met nadruk het voorbehoud dat eventuele instemming met de nu voorliggende REV onlosmakelijk gekoppeld is aan het beleid rondom de woonboten en de ambitie voor de toekomstige ontwikkeling van deze kavel. Indiener zal dit deel van de REV afwijzen indien de gemeente eerst besluit de (ligplaatsen van de) woonbootbewoners aldaar te legaliseren en zich pas later uit te spreken over de ambitie van het te ontwikkelen kavel. Hierbij wordt de wens uitgesproken om een keuze te maken om alle oeverbebouwing en ligplaatsen te verwijderen en de kader geheel vrij te maken.
Indiener is in algemene zin verheugd met de visie en heeft nog een aantal aanvullingen om deze toekomstbestendiger te maken.
- Meer algemene beschouwende beschrijvingen van de macro-ontwikkelingen van de stad en de uitdaging die dat met zich meebrengt binnen de Ring A10, waarbij de uitdagingen uit bijgeleverde publicaties (CPB, SER-advies en Agenda Stad) terugkomen in de REV.
- In de REV wordt gesproken over een belangrijke trend waarbij bedrijven steeds hogere eisen stellen aan de kwaliteit van de omgeving en er een stedelijke levendige omgeving is waar er horeca en winkels zijn, waar gewoond wordt en waar er sprake is van een goede fiets- en OV-bereikbaarheid. Voor de indiener is dit een van de belangrijkste zinnen uit de visie waar veel meer aandacht aan mag worden besteed.

De zorg wordt uitgesproken over de recente andere ontwikkelingen in Amsterdam waarbij beleving veelal niet te vinden is. Daarnaast zou de indiener graag een pontje als oplossing zien.
- Op basis van de verschuiving in werkgelegenheid van minder bouw, vervoer en overig naar ICT, zakelijke dienstverlening en creatieve industrie mag er in de visie meer geënt worden op de creatieve sector met ook ruimte voor de makers van de creatieve sector. Deze sector geeft letterlijk kleur aan de stad en zou het 'nieuwe' Amstel Business Park de juiste uitstraling geven.
- Geheel schrappen van de laatste drie volzinnen op pagina 56 van de visie op basis van, flexibel bekijken per ontwikkeling of deelgebied naar de passend en wenselijk is op het gebied van specifieke woonconcepten. Vanuit het totaal verband Amstel Business Park Zuid zouden deze concepten moeten kunnen en het verzoek tot maatwerk en geen vooraf vastliggende verhoudingen maar een flexibele en consistente visie voor vergelijkbare kavels binnen de Ring A10.
Er worden een aantal punten uit de visie benadrukt, te weten:
- Kade weer openbaar maken, dit is een meerwaarde voor de veiligheid.
- Klopt de verdeling van de sectoren voor 'Eilanden aan de Vaart'?

**Beantwoording Gemeente**

Indiener spreekt zich uit over de woonboten aan de Willem Fenengastraat in relatie tot de ontwikkeling van de braakliggende kavel. Daarbij hoort de nuance dat de woonboten aan de Willem Fenengastraat onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen en derhalve niet illegaal zijn. Dit geldt niet voor het gebruik en de bebouwing van de kade, die naar mening van de gemeente in strijd is met het bestemmingsplan en niet onder het overgangsrecht valt. Wat betreft de woonboten en de gewenste ontwikkeling van de braakliggende kavel, zal zoals aangegeven wordt door de indiener, een gezamenlijk gedragen oplossing gevonden moeten worden die recht doet aan belangen van partijen. De REV spreekt een ambitie uit om op strategische plekken te kijken naar de mogelijkheden met betrekking tot het weghalen van woonboten en het aanpassen van de kadebebouwing. Ook is er ruimte om woonboten te behouden.
Voor de hele REV geldt daar waar woningbouw mogelijk is dat dat een mix moet zijn met werken en voorzieningen, juist om in te zetten op functiemenging om monofunctionele gebieden te voorkomen. Dit geldt ook voor de GVB-locatie waarvan de indiener concludeert dat die buiten de werkstad wordt gehouden. Dat is niet het geval. Dat betekent ook dat de drie zinnen op pagina 56 niet worden geschrapt. Wel wordt gekeken deze aan te passen zodat ze meer in lijn zijn met de doelstelling van een gemengd stedelijk milieu.
De REV spreekt een ambitie op hoofdlijnen uit maar is nog geen vastgesteld plan in die zin dat per ontwikkellocatie de REV verder uitgewerkt moet worden in een concreet plan voor ontwikkeling. Daarvoor wordt door de gemeente een nadere uitwerking van de REV gemaakt in de vorm van uitgangspunten. De REV zal daarop nog niet vooruitlopen en daarom ook nog geen ontsluiting voor de braakliggende kavel vastleggen langs de A10. Dat is juist ook bedoeld om de door de indiener gewenste flexibiliteit en realiseren van maatwerk in de uitwerking te behouden.

De REV zal worden aangepast waarbij er meer aandacht wordt besteed aan:
- de macro-ontwikkelingen van de stad en de uitdagingen die dat met zich meebrengt;
- de beleving van de omgeving, daarbij behorende functiemenging en de hogere eisen die worden gesteld aan de kwaliteit van de omgeving waaronder sociale veiligheid;
- ruimte bieden aan de creatieve sector.

**Indiener 6:**

De inspraakreactie van indiener 6 heeft betrekking op een kavel aan de Joan Muyskensweg. De indiener ziet goede kansen voor verdichting en verstedelijking van deze plek en het creëren van een mooie stadsentree aan de nieuwe Stadsstraat. Er is nu een voorstel ontwikkeld om een gebouw voor creatieve bedrijvigheid te realiseren op het deel van de kavel die het dichts tegen de A10 gelegen is. Daarbij wordt aangegeven dat goede parkeergelegenheid voor de voordeur en bereikbaarheid zeer belangrijk is.

Eens met de ambitie tot meer ontmoetingsmogelijkheden (behoefte en interesse naar horecavoorzieningen), kwaliteit en functiemenging. Aandacht voor leefbaarheid, gezelligheid en reuring in dit gebied is zeker benodigd en zij spelen hier graag een transformatieve rol in. De kavel staat ingekleurd als groothandel en zij willen dit in de visie verbreden naar creatief, media, leisure en horeca. Op korte termijn willen zij komen tot de ontwikkeling van een hoogwaardig gebouw voor creatieve bedrijvigheid. De indiener ziet goede mogelijkheden tot samenspel met het G-Star gebouw qua hoogte en grootte om de entree naar de stad te markeren, de Stadsstraat te begeleiden en optimaal te spelen (in hoogte en transparantie) met het zicht vanaf de A10. Positief over de ruimte die de visie biedt op basis van hotels en andere functies die levendigheid kunnen bieden langs de Joan Muyskenweg. Stellen een weg voor om het bedrijf heen voor dooraderen van het gebied en is van belang voor toekomstige kwaliteiten zoals het creëren van openheid en toegankelijkheid.

**Beantwoording Gemeente:**

Indiener ziet mogelijkheden voor ontwikkelingen op en rondom de kavel aan de Joan Muyskenweg met ruimte voor de creatieve industrie en te zorgen voor meer massa aan een stadsstraat. Evenals bij andere indieners die voornemens zijn ontwikkelingen te realiseren, wordt in de REV daarop nog niet vooruitgelopen omdat plan- en besluitvorming nog niet zijn afgerond. In de verbeelding van de REV wordt gekeken hoe op mogelijke ontwikkeling in verbeelding ingespeeld kan worden.
De gemeente onderschrijft de wens om te kijken naar verruiming van functies (zoals horeca en evenementen) ten opzichte van het bestemmingsplan, om functiemenging mogelijk te maken. Het huidige bestemmingsplan is conserverend van aard. Derhalve zal voor nieuwe ontwikkelingen een bestemmingsplanprocedure nodig zijn, maar zijn aanpassingen in de REV hierbij niet van toepassing.

**Indiener 7:**

Op 12 april jl. heeft indiener 7 een intentieovereenkomst getekend met de gemeente Ouder-Amstel. In deze overeenkomst zijn afspraken vastgelegd om te komen tot een stedenbouwkundige visie voor het plangebied. De indiener tracht te voorzien in de actuele acute woningbehoefte in de regio Amsterdam. Het doel is dan om het huidige gebruik te transformeren naar een gemengd stedelijk woongebied met circa 800 tot 1200 gestapelde woningen.
In de REV is het plangebied onderdeel van het deelgebied 'Balkon aan de A10'. Vanuit de visie merkt indiener een aantal zaken op die van belang zijn voor de gewenste transformatie. Transformatie naar wonen kan al op korte termijn gerealiseerd worden gezien de ligging tegen het naastgelegen woongebied van Duivendrecht. De doelstelling is om medio 2019 en uiterlijk 2020 te beginnen met de realisatie van woningen. Door gestapelde nieuwbouw kan de hinderlijkheid van geluid in grote mate worden beperkt. Uitgangspunt is om centraal een geluidsluw gebied (plein) te creëren en in verbinding te brengen en de oostzijde van het plangebied bij voorkeur zo geluidsluw mogelijk te houden. Mede daarom is een autoverbinding tussen de afslag A10 en de Van der Madeweg richting Amstel Business Park onwenselijk. De indiener voorziet dat het verbinden van de A10 met de Van der Madeweg de verkeersdruk in Duivendrecht en Entrada zal verhogen, een barrière zal vormen om het gebied goed aan te sluiten op de omgeving en is ongunstig ten aanzien van geluidbelasting en fijnstofconcentraties. Mede daarom wordt de noodzaak uitgesproken om in samenspraak met Rijkswaterstaat, Gemeente Amsterdam en Gemeente Ouder-Amstel een goede infrastructurele lange termijn keuze te maken. Het gebied moet, ook op hoger schaalniveau, goed worden ontsloten.
Mogelijkheid tot verdichting is niet (expliciet) opgenomen in de REV, waar de indiener de beschikbare ruimte efficiënt wil gebruiken door een relatief hoge woningdichtheid creëren. Verdichting is hiermee dus juist wel aan de orde. Om zoveel mogelijk aansluiting met de omgeving te realiseren en de sociale veiligheid te verbeteren is de indiener het eens met de ontwikkeling van de fietsbrug over de A10 en stelt dit daarmee als een zeer belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling.

Daarbij wordt er door de indiener de aandacht gevraagd voor de fietsverbindingen met de omliggende gebieden inclusief Zuid-Oost.
In het intensiveren en formaliseren van het metro emplacement/rangeerterrein tussen de metrostations Van der Madeweg en Spaklerweg ziet de indiener nadelige consequenties met betrekking tot wonen en willen daarmee aandringen op een overleg met ProRail om op zijn minst geluidsvoorzienende maatregelen te treffen. De indiener wil aandacht vragen voor het verbeteren van de openbare ruimte en het vergroenen van het profiel Van der Madeweg ten behoeve van sociale veiligheid en verbetering gebiedskwaliteit door middel van upgraden metrostation en een langere metrodienstregeling (tot circa 2.00 uur). Tenslotte wil de indiener graag, indien van toepassing, de resterende waterbergingscapaciteit benutten voor de ontwikkeling van Entrada, dit is met betrekking op de waterpartij ten noordoosten van Entrada.

**Beantwoording Gemeente:**

In algemene zin kent dit gebied al een redelijk hoge dichtheid. Dat betekent echter niet dat er geen verdichting mogelijk is bij transformatie. Waar en tot hoever verdichting mogelijk is moet echter blijken uit de plan- en besluitvorming voor de transformatie van het plangebied, nadat de REV is vastgesteld.
Een eventuele fietsverbinding over de A10 maakt deel uit van het bestaande en in de toekomstig gewenste fietsennetwerk in het gebied tussen station Amstel en de Amsterdam ArenA. Voor in de toekomst aan te leggen fietsverbindingen, zoals over de A10, zal financiering gezocht moeten worden die deels moet komen uit de ontwikkelingen in dit gebied. Daarbij spelen ook de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio een belangrijke rol omdat deze fietsverbinding een bovenlokaal belang heeft.
Een verbinding tussen de A10 (afslag) en Van der Madeweg is niet opgenomen in de REV, omdat dit een grote impact heeft op de bestaande situatie en bepalend is voor de ontwikkeling van Entrada. Ook is niet bewezen dat deze verbinding noodzakelijk is voor de ontsluiting van het ABP Zuid. Op verzoek van Amsterdam zal onderzocht worden of een verbinding tussen de A10 en Van der Madeweg haalbaar is, zonder dat die ten kosten gaat van het woon- en leefklimaat. Daarom wordt een verbinding verkeerskundig onderzocht en gekeken of deze stedenbouwkundig inpasbaar is. Er wordt niet vooruitgelopen op de uitkomst van dit onderzoek en derhalve wordt in de REV geen verbinding tussen de A10 en Van der Madeweg opgenomen.
De overige punten van indiener over waterbergingscapaciteit en aansluiting met de omgeving zoals de Van der Madeweg worden in het kader van de planvorming voor transformatie verder besproken. Dit geldt eveneens voor eventuele spoor- of dienstuitbreidingen van de metro en/of trein voor zover dit Ouder-Amstel betreft. De gemeente heeft in overleg met de gemeente Amsterdam een ruimtelijk kader opgesteld voor het Programma Hoogfrequent Spoor. Over de gevolgen van de PHS (mogelijke toename geluidbelasting als gevolg van meer treinen en hogere snelheden) voor mogelijke ontwikkelingen zal verder overleg gevoerd worden met Prorail en de vervoersregio.

**Indiener 8:**

In algemene zin heeft indiener 8 een reactie gegeven op de beoogde herinrichting die wordt beschreven in de visie. Bij een betoncentrale wordt verse betonmortel geproduceerd voor bouwprojecten. De benodigde grondstoffen worden per schip vervoerd. Mede daardoor zijn betoncentrales in Nederland altijd aan openbaar vaarwater gevestigd en is geluid in de regel een van de bepalende milieuaspecten bij de productie van betonmortel. Functiemenging met name wonen en werken, wat als belangrijk uitgangspunt wordt beoogd vanuit de visie, zou volgens de indiener tot conflictsituaties in de toekomst kunnen leiden.
Een betoncentrale is volgens de indiener een lokaal gebonden bedrijf en geeft aan de locatie te willen behouden aan de Duivendrechtsevaart/van der Madeweg in verband met concurrentie en onderstaande voorwaarden waar een betoncentrale over dient te beschikken;
- Locatie aan openbaar vaarwater;
- Locatie die voldoet aan wet en regelgeving conform wettelijke richtlijnen;

- Een locatie waar hoge bebouwing wordt toegelaten
- Minimaal circa 1000m2
- Vestiging afzetgebied
- Goede ontsluiting op het lokale wegennet

Voor wat betreft de vestiging en ontsluiting dient daarbij rekening te worden gehouden met milieugevoelige objecten.

**Beantwoording Gemeente:**

Zoals bij de beantwoording van de inspraakreactie van indiener 1 is aangegeven, is één van de doelstellingen dat het ABP Zuid ook geschikt blijft voor werken conform het economische beleid van de gemeente. Dat geldt voor toekomstige bedrijven maar mogelijk nog meer voor bestaande bedrijven zoals bij indiener 8. Dat betekent derhalve dat bij keuzes in programma en ingrepen in de openbare ruimte (waaronder de Duivendrechtsevaart) rekening moet worden gehouden met de belangen van bestaande bedrijven. Daarom worden er in het gebied ten zuiden van de A10 geen volgens de wetgeving geluidgevoelige functies toegestaan en dienen wegen en de Duivendrechtsevaart beschikbaar te blijven voor vrachtverkeer.

**Indiener 9:**

Indiener 9 steunt de ambitie Werkstad Overamstel om het gebied tot een aantrekkelijke omgeving te maken voor zowel ondernemers, werknemers als bezoekers door de juiste mix te zoeken van diverse vormen van werken, handel en horeca. Bereikbaarheid speelt hier een grote rol in en daarom steunt de indiener dan ook de initiatieven ("De Nieuwe straat") die op dit punt worden ontplooid. Het pand aan de Flinesstraat is in de tussenliggende jaren gegroeid en heeft door de tijd diverse uitbreidingen en verbouwing ondergaan en is momenteel de grootste vestiging in Nederland. Sinds enige tijd ziet indiener dat hun traditionele concept op zijn retour is en heeft daarom in 2016 een vernieuwing ingezet, die ertoe moet leiden de 'ondernemer' z'n weg weer terug te vinden. Een plek waar ondernemers kunnen werken en netwerken, zaken en inkopen doen en waar de twee werelden van non-food en food veel meer zijn geïntegreerd en daar waar mogelijk gecombineerd aanbieden. Het nieuwe concept wordt thans uitgewerkt voor de vestiging in Amsterdam met onderscheid tussen de korte tot middellange en de middellange tot lange termijn. In de REV ligt het pand van de indiener in het deelgebied 'De Culinaire straat' waar er sprake is van een clustering van horeca groothandels. De indiener spreekt de wens uit dat er meer flexibiliteit komt in de bestaande wet en regelgeving en de ruimtelijke plannen om vernieuwende plannen en concepten faciliteren. De indiener is van mening dat het traditionele onderscheid tussen groothandel en detailhandel aan het vervagen is en z'n relevantie steeds meer aan het verliezen is. Een verruiming van de mogelijkheden waarbij een uitbreiding van kantoorruimte, het aanbieden van werkplekken en vergaderfaciliteiten en daar waar mogelijk gecombineerd met horeca is uitdrukkelijk wordt aangemerkt om het deelgebied te versterken. Er wordt aangegeven dat het goed is om in de REV niet alles bij voorbaat vast te leggen voor de komende jaren maar ruimte over te laten voor toekomstige ontwikkelingen. Gemeente Ouder-Amstel kan een voorbeeldrol vervullen voor andere Nederlandse gemeenten als zij daadwerkelijk de nieuwere vormen van bedrijfsvoering toe laat en veel meer de ideale combinatie tussen werken, handel en horeca als sturingsinstrument gaat gebruiken.

**Beantwoording Gemeente:**

De gemeente steunt indiener in het verplaatsen van het kantoor naar haar pand, omdat de gemeente dit juist een voorbeeld vindt van functiemenging conform de REV. Op basis van de REV is verdere functiemening en flexibiliteit mogelijk om te zorgen voor een kwalitatief hoogwaardiger gebied en ruimte te laten voor toekomstige ontwikkelingen. Dit kan door bijvoorbeeld meer horeca toe te voegen.

Dit is onderdeel van de REV en zal in verder overleg tussen partijen moeten worden vormgegeven. Het toevoegen van meer (grootschalige) detailhandel moet in overleg met de Metropoolregio Amsterdam omdat moet worden getoetst het regionale beleid. In het huidige beleid is er geen ruimte om de traditionele branche afbakeningen los te laten om concurrentie met detailhandel die onder druk staat zoveel mogelijk te voorkomen.

**Indiener 10:**
Door indiener wordt aangegeven nauw betrokken geweest te zijn bij het opstellen van de concept-visie en dat daarover vrijwel op alle punten overeenstemming bestaat. Middels de inspraakreactie geeft indiener aan op bestuurlijk niveau in te stemmen met de visie en verzoekt onderstaande punten mee te nemen in de definitieve versie:

- exclusiviteit kavel 1 als hotellocatie. Hotels kunnen volgens indiener bijdragen aan de levendigheid en verblijfskwaliteit van het gebied. In de omgeving zijn er momenteel al veel hotelontwikkelingen. Indiener vraagt om zorgvuldigheid bij het afwegen van nieuwe hotelontwikkelingen en vraagt daarom terughoudendheid te zijn bij het faciliteren daarvan.
- doortrekken Joan Muyskenweg als hoofdnet auto en niet als lokaal wegennet. De verbinding zal onderdeel uitmaken van de hoofdstructuur auto en fiets. In de visie dient deze verbinding daarom genoemd te worden onder hoofdstructuur auto en fiets en respectievelijk opgenomen te worden in de afbeelding op p. 6o (nieuwe hoofdstructuur auto) en p. 63 (nieuwe structuur langzaam verkeer).
- verbinding A10-Van der Madeweg meenemen als optie. Deze verbinding heeft volgens indiener een positieve invloed op de ontsluiting en oriëntatie van ABP Zuid. Indiener onderschrijft dit belang en verzoekt deze verbinding dan ook als optie mee te nemen ter verbetering van de hoofdstructuur auto en fiets op respectievelijk de afbeelding op pagina 6o en 63.

**Beantwoording gemeente**
De gemeente is het eens met indiener dat zorgvuldig moet worden omgegaan met het aanwijzen van hotellocaties en kritisch gekeken moet kijken worden waar hotels worden gebouwd. Nieuwe hotelontwikkelingen wordt getoetst aan het regionaal beleid. Op basis van dat beleid zal worden gekeken of en waar er binnen de grenzen van de gemeente nog ruimte is voor hotelontwikkeling. Dit zal ook worden beschouwd in relatie tot de door de gemeente Amsterdam afgekondigde bouwstop voor hotels. In plaats van het afgeven van exclusiviteit voor één hotelontwikkeling aan de Pieter Braaijweg bekijkt en overlegt de gemeente met indiener waar nog hotelontwikkelingen tot de mogelijkheid behoren. Voor een eventuele ontwikkeling van een hotel aan de Pieter Braaijweg geldt als voorwaarde een goede ontsluiting voor het fietsverkeer en een verbinding naar OV knooppunten. Dit kan gevolgen hebben voor de aanwezige woonboten en het eventueel verplaatsen of verwijderen daarvan. Dat moet meegenomen worden in de door indiener gewenste ontwikkeling van de zogenoemde 'kavel 1' aan de Pieter Braaijweg.
De beoogde verbinding tussen de Joan Muyskenweg en de Holterbergweg wordt in de REV opgenomen als hoofdstructuur auto en fiets. De REV wordt hierop aangepast.
De verbinding tussen de A10 en Van der Madeweg wordt niet als optie meegenomen in de REV omdat daarvoor de onderbouwing ontbreekt. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar het antwoord van de inspraakreactie van indiener 7.

**Indiener 11:**
Indiener 11 geeft middels de inspraakreactie een aantal bedenken bij of bezwaren tegen onderdelen of formuleringen van de visie. Hierbij wordt aangegeven dat de visie op inrichting, functie en bestemmingen dient te worden herzien naar de huidige tijd. Het ontbreekt een (nadere) visie op ontwikkelingen in/nieuwe vormen van de (detail)handel waarbij de grenzen wegvallen tussen creatieve bedrijven, kantoren, groothandel, fysieke en digitale detailhandel. Daarnaast wordt verzocht de opmerkingen over de gevels van het gebouw van indiener 11 te schrappen of als positief te formuleren, deze wordt geformuleerd als zorgpunt of verbeterpunt. Bij de bouw van het pand is destijds wel medewerking van de gemeente verleend en dus geen bezwaren had. Deze opmerkingen beschouwt de indiener als negatief.

**Beantwoording gemeente**
Het doel van de REV is er juist voor te zorgen dat er meer ruimte komt op het ABP Zuid voor menging van functies ook op gebouw niveau. Dat betekent dat in één gebouw verschillende vormen van werken kunnen voorkomen en minder afgebakend zijn.

Belangrijk detail is het toestaan van detailhandel (zie antwoord indiener 9) en kantoren omdat dat dient te worden getoetst aan regionaal beleid. Het huidige (regionale) beleid biedt beperkt ruimte voor detailhandel en kantoorontwikkeling.
De gemeente heeft inderdaad medewerking verleend voor de nieuwbouw door het verlenen van een omgevingsvergunning. De oriëntatie van de nieuwbouw heeft tot gevolg dat de aansluiting met het maaiveld bij nader inzien als gesloten wordt ervaren in relatie tot de wens om van de Joan Muyskenweg meer een stadstraat te maken. De gemeente gaat daarover graag met ondernemers gesprek hoe dit anders vorm te geven en zal de opmerking over de gevels van gebouwen  positiever formuleren in de REV.

In navolgende tekst zijn de inspraakreacties van de bewoners van de woonboten samengevat en voorzien van een antwoord. Voordat op de reacties afzonderlijk wordt ingegaan, wordt eerst in algemene zin ingegaan op de status van de REV: De REV is geen juridisch document dat zich uitspreekt over de juridische status van de woonboten, maar een beleidsdocument waarin de ambitie voor het ABP Zuid is weergegeven. De juridische status bepaalt hoe en wanneer deze ambitie gerealiseerd kan worden en welke aanpak daarbij hoort. Dit geldt eveneens voor de aanstaande wetswijziging ´Wet verduidelijking voorschriften woonboten`. Het in werking treden van de wetswijziging betekent niet dat er geen ambitie is om de Duivendrechtsevaart op een aantal plekken vrij te maken van woonboten.
Over de juridische status van de woonboten en de aanpak zal een apart besluit worden genomen. Bij deze besluitvorming worden de reacties van de bewoners betrokken, op brieven die voor de zomer van 2017 door de gemeente aan de bewoners is verzonden. Daarin is het standpunt van de gemeente beschreven over de juridische status van de woonboten. In die besluitvorming wordt ook de aanstaande wetswijziging betrokken.

**Indiener 12:**
Indiener 12 wil bezwaar maken tegen de onlangs gepubliceerde visie en de visie op woonboten in het bijzonder. Hij maakt bezwaar tegen het idee dat zijn woonboot illegaal is. Een aantal jaren geleden heeft het volledige college B&W volgens indiener ingestemd met het positief bestemmen van alle arken die konden aantonen dat er voor 1981 op deze plaatsen een woonboot lag. Dit is herroepen omdat er beroep is ingediend bij de Raad van State tegen het nieuwe bestemmingsplan c.q. het besluit van de gemeenteraad om de woonboten zonder gedegen onderzoek positief te bestemmen. Inmiddels is het onderzoek afgerond en dat zou reden moeten zijn om opnieuw naar de Raad van State te gaan met dit gegeven. Volgens indiener blijkt uit de meetresultaten dat de geluidsoverlast mee lijkt te vallen, zoals de bewoners destijds hebben aangegeven. De huidige woonsituatie is niet door indiener gecreëerd maar door de bewoners voor hem, de bomen en hekken stonden er al jaren voor hij hier kwam in 1997. Op grond van de verkrijgende verjaring valt de grond en het water al aan indiener toe. Verreweg het meeste wat is aangelegd (bomen, hekken en schuren) is gedaan door de indiener die op deze woonark vanaf 13 mei 1987 ingeschreven heeft gestaan. Indiener geeft aan niet in strijd te hebben gehandeld met de regels bij het vervangen van de ark, er is een persoonlijk gesprek geweest met de gemeente en er is geen vergunningaanvraag mogelijk. Indiener vraagt om een verklaring vanuit de gemeente waarom wonen op een woonboot in dit gebied onmogelijk is door vliegtuigoverlast en er wel, met toenemend autoverkeer er bovenop, een studentenhotel gebouwd gaat worden? In de visie wordt gesproken over verloedering en vervuiling en geeft aan dat de gemeente niets kan of wil ondernemen hier tegen. Met name bij de Pieter Braaijweg liggen oude wrakken en is daarmee niet deels bereikbaar zoals in de visie wordt gesteld. Op de koppen van de vaart aan de Spaklerweg en de van der Madeweg, die als potentiele verblijfsplekken worden genoemd in de visie, zal volgens indiener hetzelfde gebeuren.
In de reactie geeft indiener aan dat er potentie om iets leuks te maken van het gebied en geeft de gemeente hier gelijk in.
**Beantwoording gemeente**
De REV is een beleidsdocument dat een ambitie uitspreekt voor het ABP Zuid. Voor de woonboten aan de Spaklerweg geldt op basis van deze ambitie dat het wenselijk is de kade vrij te maken van woonboten en bebouwing om de kade openbaar te kunnen maken. Daarbij hoort het opruimen van en het handhaven op oude wrakken en boten wat betreft het aanmeren. De REV heeft tot doel om in algemene zin op te treden tegen de verloedering en het ABP Zuid naar een kwalitatief hoger niveau te tillen.
Woningen en woonboten zijn volgens de wet geluidgevoelige functies waarvoor normen gelden op het gebied van geluidbelasting en (externe) veiligheid. Vanuit de wetgeving (o.a de Wet geluidhinder en het Luchthavenindeling besluit) zijn daarom niet overal in het gebied 'juridisch nieuwe' geluidgevoelige functies toegestaan en daarmee houdt de REV rekening. Daarbij gaat het om woonboten die als 'juridisch bestaande' situatie kunnen worden beschouwd.

Een hotel is volgens de wet geen geluidgevoelige functie en kan dus worden gerealiseerd op plekken waar woningen of woonboten niet gerealiseerd kunnen worden.
De gemeente Ouder-Amstel is het bevoegd gezag, maar niet de grondeigenaar. Als indiener aanspraak wil maken op verkrijgende verjaring zal indiener zich moeten richten tot de grondeigenaar, de gemeente Amsterdam.
Dit geldt ook voor de opmerking van indiener over erfpacht en 60% van de leges in het Amsterdamse deel van de Duivendrechtsevaart.

**Indiener 13:**
Omdat de inspraakreacties van de bewoners en eigenaren van de woonboten aan de Van der Madeweg gelijk zijn is één samenvatting van de inspraakreactie gemaakt en voorzien van een antwoord.

Indiener heeft een gezamenlijke inspraakreactie ingediend met betrekking op de woonboten gelegen aan de Van der Madeweg. Indiener geeft aan dat de REV een visie lijkt maar dat het in feite gaat om het proberen terug te draaien van hun gelegaliseerde situatie (2013) naar overgangsrecht. De (vermeende) eigenaar van grond en water, gemeente Amsterdam heeft toegezegd dat alle ligplaatsen geformaliseerd worden, de Raad Ouder-Amstel heeft zich unaniem uitgesproken voor legalisatie en de portefeuillehouder heeft de indiener realisatie van de legalisatie toegezegd. Er wordt verzocht om te bevestigen dat de email van 21 april 2017 aan de gemeente Ouder-Amstel en de 19 bewijs voerende documenten die in 2013 naar de gemeente Ouder-Amstel zijn gestuurd zijn meegenomen in de niet kloppende visie. Daarnaast wordt verzocht om de zienswijze van de indiener uit 2013 als ingelast te beschouwen waarbij wordt aangegeven dat het na 4 jaar exact hetzelfde gaat ware het niet dat de visie zich laat lezen als een visie om zoveel mogelijk woonboten zo snel mogelijk weg te krijgen, dan een visie om samen te transformeren naar een fijn, mooi woon-werkgebied, win-win voor een ieder. Bovengenoemde woonschepen werden op 20 juni 2013 gelegaliseerd maar konden door fouten van de gemeente Ouder-Amstel niet in 1 keer positief worden bestemd, hierbij wordt verzocht het huiswerk van de RvS te doen om de woonboten alsnog positief te bestemmen. Er is een nieuwe wet aangenomen waar de gemeente op, die binnenkort in werking treedt waarbij wordt aangegeven dat de gemeente hierop dient te anticiperen. Geconcludeerd kan worden dat indien bevoegd gezag toezeggingen doet of inlichtingen verstrekt die uitdrukkelijk, ondubbelzinnig en ongeclausuleerd van aard zijn er sprake is van een gerechtvaardigd opgewekt vertrouwen. Een beroep op het vertrouwensbeginsel zal in die gevallen slagen. De indiener geeft aan dat er in de visie wordt gesproken over twee woonboten waar er al 3 liggen, dit is op de plek waar de Duivendrechtse Vaart eindigt bij de Van der Madeweg. In gesprekken is aangegeven dat verplaatsing een optie was, waarbij het Bever-Protocol van de gemeente Amsterdam een uitgangspunt zou kunnen zijn. Het verzoek wordt ingediend om de toezeggingen en afspraken na te komen, het duidelijk en inzichtelijk te maken, dan zullen zij meewerken om tot een gezond, groen en energievol woon-werkgebied te komen. Indiener stelt voor:

- Opnieuw legaliseren en opnemen in bestemmingsplan, daar de visie uitgaat van 2 schepen op de hun locatie, zouden zij kunnen meewerken aan verplaatsing van 1 schip naar soortgelijke locatie, verplaatsing, aanleg en aansluiting nuts en riool voor gemeente, steigers en afmeer voorzieningen voor kosten gemeente.
- Precario/liggeld tijdens transitie ABPZ gratis, zoals ook nu, daarna 60% van de leges in het Amsterdamse deel.
- Erfpacht, lastig traject in verband met de ernstig mobiele vervuiling van de Duivendrechtse Vaart. In het Amsterdamse deel werd op sommige ligplaatsen erfpacht afgesproken en kregen de woonbootbewoners 100% korting omdat ze al legaal waren.
- Bebouwing en tuin gedogen waar mogelijk. Tuin, grond en wal overleggen over verkrijgende verjaring. Indiener wijst op het Ronetteterrein in het Amsterdamse deel van de Duivendrechtse Vaart, waar de vermeend eigenaar tot enkele tonnen betaalde om een enkel tuintje terug te kopen na rechtszaak (geheimhoudingsclausule is hierop van kracht).

**Beantwoording gemeente**
De reactie van de bewoners en de eigenaren van de woonboten aan de Van der Madeweg gaan voor een groot deel over de juridische status van de woonboten. Zoals ook aangegeven in de inleidende tekst bij de inspraakreacties van de bewoners van de woonboten is de REV geen juridisch document, maar een beleidsambitie.
Dat betekent dat de REV geen uitspraken doet over de juridische status van de woonboten maar aangeeft welke ambitie de gemeente heeft met het ABP Zuid.

Voor de woonboten aan de Van der Madeweg geldt dat de ambitie is om de kade aldaar vrij te maken van woonboten, bebouwing en gebruik van de kade. De juridische status van de woonboten en het gebruik van de kade bepaald hoe deze ambitie te realiseren. In overleg met de bewoners wordt gekeken hoe en op welke termijn deze ambitie haalbaar is en wat daarvoor nodig is. De REV voorziet in ruimte voor woonboten aan de Willem Fenengastraat, maar minder ruimte dan het aantal woonboten dat nu in de Duivendrechtsevaart ligt. Dat betekent dat moet worden gekeken naar alternatieven (fysiek in de vorm van een andere locatie of financieel) voor die woonboten die legaal aanwezig zijn. Daarvoor wordt een apart traject ingezet naar aanleiding van de reacties van de bewoners op de door de gemeente verzonden brieven over de juridische status van de woonboten en het gebruik en de bebouwing van de kade. De door indieners eerder ingezonden stukken zijn daarvan onderdeel en bij deze .
De gemeente Ouder-Amstel is het bevoegd gezag, maar niet de grondeigenaar. Als indiener aanspraak wil maken op verkrijgende verjaring zal indiener zich moeten richten tot de grondeigenaar, de gemeente Amsterdam.
Indieners geven aan dat de beschrijving van de REV over de bestaande situatie niet correct is (2 ipv 3 woonschepen). Hierop wordt de REV gecontroleerd en waar nodig aangepast, zodat deze de bestaande situatie correct weergeeft.

**Indiener 14:**
De inspraakreactie van indiener heeft betrekking op de woonboten gelegen aan de Willem Fenengastraat. De inspraakreactie is gericht op de consequenties van de voorgenomen economische en ruimtelijke ontwikkelingen voor de rechtspositie van de woonboten respectievelijk de eigenaren. Indiener verzoekt nadrukkelijk rekening te houden met de belangen in de verdere besluitvorming. De woonboten waarop de inspraakreactie betrekking heeft liggen hier sinds 1971. In het nieuwe bestemmingsplan dat werd vastgesteld op 30 juni 2013 ging de gemeenteraad van Ouder-Amstel over tot de legalisatie van de ligplaatsen (van de woonboten). Echter werd op 3 september 2014 dit onderdeel van het bestemmingsplan, na het instellen van beroep door diverse belanghebbenden door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, vernietigd. Het besluit van de gemeenteraad was onvoldoende onderzocht op haalbaarheid van dat besluit en specifiek de geluidbelasting. Na het laten uitvoeren van geluidsonderzoeken werd er geconcludeerd dat op grond van de huidige milieuwetgeving het mogelijk is de woonboten te legaliseren, aangezien het maximaal aantal db(A) niet wordt overschreden. De ruimtelijk economische visie heeft als doel ABPZ te laten groeien van klassiek werkgebied naar een gemengd gebied, waar onder meer ruimte is voor de functie wonen. Eveneens is vastgesteld in de visie dat de ruimtelijke kwaliteit onvoldoende benut wordt door de aanwezigheid van de woonboten en het gebruik van de kade. De uitkomsten van de verschillende geluidsonderzoeken en het traject van de REV zijn samengebracht in scenario's waarbij is gekozen voor scenario 3: 'groeien naar visie'. Hierbij worden zeven woonboten aan de Willem Fenengastraat positief bestemd en vijf onder het persoonsgebonden overgangsrecht worden gebracht. Het laatste heeft aanzienlijke financiële gevolgen voor de woonbooteigenaren. Opgemerkt wordt dat er in de visie negen woonboten zijn gesitueerd op de "Impressie toekomstige situatie Eilanden aan de Vaart". Op 5 mei 2017 is de indiener schriftelijk op de hoogte gesteld over de juridische status van de woonboot en het gebruik van de kade waarbij de conclusie wordt getrokken dat alle woonboten (ineens) onder het persoonsgebonden overgangsrecht worden/zijn gebracht en dat de gemeente handhavend gaat optreden tegen het illegale gebruik van de kade.

Hierbij wordt voorbijgegaan aan het effect van legaliserend overgangsrecht alsmede dat het niet mogelijk is gebruik tweemaal onder overgangsrecht te brengen, er mogelijk sprake is van verjaring en er tenslotte concreet zicht is op legalisatie wat voor de indiener een onbegrijpelijke conclusie is.
In een separaat schrijven zal hun zienswijzen, tegen het op 5 mei 2017 ontvangen voornemen om handhavend op te treden, kenbaar worden gemaakt, maar voelen zij zich genoodzaakt de gemeenteraad hierover reeds te informeren.

Hierbij wordt aandacht gevraagd voor de bestaande situatie en de aanzienlijke (o.a. financiële) consequenties die het handhaven met zich meebrengt als het gebruik van de kade dient te worden gestaakt inclusief het moeten verwijderen van de bebouwing. Hierbij wordt reeds een voorbehoud gemaakt of het überhaupt mogelijk is dat hiertegen handhavend gaat worden opgetreden. Er wordt verzocht om op basis van de resultaten uit de geluidsonderzoeken de visie aan te passen. Daarnaast mist de indiener de anticipatie op de reeds vastgestelde Wet verduidelijking voorschriften Woonboten in de visie en verzoekt deze te verwerken hierin.

**Beantwoording gemeente**
Het klopt dat op basis van het verrichte (geluid)onderzoek is aangetoond dat voor de meeste woonboten geluid geen belemmering is voor legalisatie. De conclusie dat woonboten onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen komt voort uit de uitspraak van de Raad van State in relatie tot het vigerende bestemmingsplan. Volgens de lezing van de gemeente is door de uitspraak van de Raad van State het persoonsgebonden overgangsrecht van toepassing. Vervolgens is gekeken welke boten daaronder vallen (legaal) en welke niet (illegaal). Voor de Willem Fenengatraat is de conclusie getrokken dat de woonboten onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen en daarmee legaal zijn. De reden om de woonboten (nog) niet positief te bestemmen komt niet voort uit het (geluid)onderzoek, maar uit de ambitie van de gemeente met het gebied zoals opgenomen in de REV.

Het gedeelte van het ABP Zuid waar de woonboten aan de Willem Fenengastraat liggen is in de REV aangewezen als zijnde gemengd gebied voor wonen en werken. Dat betekent dat er ruimte is voor woonboten aan de Willem Fenengastraat. Ook voor de Willem Fenengastraat geldt echter dat het de ambitie is om de kade meer openbaar te maken. Daardoor is er in de toekomstige situatie minder ruimte voor woonboten en is het wenselijk dat de kade vrij gemaakt wordt van het huidige gebruik en de bebouwing. Dit sluit aan op de gewenste functiewijziging van bedrijventerrein naar een gemengd gebied, waardoor ook de sociale veiligheid wordt verbeterd.
De gemeente is zich er van bewust dat deze ambitie (financiële) gevolgen met zich meebrengt voor de bewoners. Daarom wil de gemeente de haalbaarheid van deze ambitie samen met de bewoners verder onderzoeken en kijken naar mogelijke alternatieven: andere locaties, andere vormen van huisvesting of financiële compensatie.

Voor zover de inspraakreactie de juridische status van de woonboten aan de Willem Fenengastraat betreft wordt verwezen naar de inleidende tekst en de beantwoording van inspraakreactie 11 en 12.

**Indiener 15:**
De indiener zijn eigenaren van de betreffende boten annex gebruikers, ook in het verlengde van voormalig eigenaren en gebruikers (met name familieleden). De betreffende percelen zijn destijds ook onderdeel geweest van het op 20 juni 2013 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan “Amstel Business Park Zuid”. Destijds is er door een aantal bedrijven, alsmede door het College B&W van Amsterdam, beroep aangetekend tegen het meergenoemde gemeenteraadsbesluit. De Afdeling heeft geoordeeld dat het besluit van de raad van de gemeente Ouder-Amstel wordt vernietigd voor zover dit ziet op de plandelen met de aanduiding “woonschepenligplaats”.

Niet met zoveel woorden overweegt de Afdeling dat bij de onmogelijkheid om positief te bestemmen er wel moet worden gekomen tot een rechtmatig overheidsbesluit, in het geval er definitief moet worden weg bestemd (onteigening, schadeloosstelling en/of het aanbieden van een vergelijkbare plek elders binnen de gemeentegrenzen). De gemeenteraad lijkt de Afdelingsuitspraak te hebben opgevat als zou hier een begin van een nieuw beleid kunnen worden gepresenteerd, echter lijkt een zodanige benadering direct in strijd te komen met de rechtszekerheid. Betrokkenen mochten en mogen ervanuit gaan dat de raad het eigen standpunt mede grondslag maakt: het positief bestemmen van woonschepen stuit niet op ruimtelijke problemen en ook vanuit nautisch oogpunt blijken er geen bezwaren in relatie tot het positief bestemmen op diverse locaties.
De betreffende boten van de indiener liggen ter plekke al 50 jaar, in vrijwel ongewijzigde vorm en is over dezelfde periode bewoond. Nader bewijs, waar nodig, kan worden aangeleverd. Voor de indiener is het van belang dat de belangrijke economische functie van ABP Zuid die wordt toegekend door de gemeenteraad niet ten koste gaat van de belangen van derden. Er wordt verzocht dat het beleid derhalve dient in te sluiten dat aan de woonschepen, bij het volgende bestemmingsplan een onvoorwaardelijke positieve bestemming wordt gegeven.
Zo de gemeenteraad ervoor kiest in te zetten op het verdwijnen van de betreffende woonschepen dan heeft dat de consequenties zoals hiervoor omschreven, er dient dan een volledige schadeloosstelling onderdeel te vormen van de verdere besluitvorming. Het vooraanstaande staat nog los van de eigendomspositie van indiener van gronden, opstallen en water, mede vanwege de aan de orde zijnde verkrijgende verjaring. Subsidiair gaat het dan om door tijdverloop ontstane erfdienstbaarheden, welke de gemeente Amsterdam niet heeft onderkend. Hierbij wordt de vraag gesteld of de betreffende gemeente in relatie tot de indiener nog wel als belanghebbende kan worden gekwalificeerd.

**Beantwoording gemeente**

Vanuit de ambitie met het ABP Zuid, zoals opgenomen in de REV, kiest de gemeente er niet voor om in de REV op te nemen dat aan alle woonschepen onvoorwaardelijk een positieve bestemming wordt gegeven. Woonboten die in het kader van de REV kunnen blijven liggen kunnen op termijn positief worden bestemd. De gemeente wil echter eerst samen met de bewoners de ambitie uit de REV ten aanzien van de woonboten verder onderzoeken.

Wat eventuele verkrijgende verjaring zal indiener zich moeten richten op de gemeente Amsterdam. De kade en het water zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam en niet van de gemeente Ouder-Amstel. Los van de vraag over verkrijgende verjaring is de gemeente Amsterdam vanuit haar grondpositie voor de gemeente Ouder-Amstel belanghebbend.

Voor zover de inspraakreactie de juridische status van de woonboten aan de Willem Fenengastraat betreft wordt verwezen naar de inleidende tekst en de beantwoording van inspraakreactie 11 en 12.

**Indiener 16:**

Indiener geeft aan al 48 jaar op het Amstel Business Park te wonen en volgens het woonbotenbeleid van de gemeente overgangsrecht geniet. Dit heeft hij, op verzoek van de gemeente, ook al eerder aangetoond.
Indiener geeft aan over de jaren heen de groei van ABP Zuid te hebben meegemaakt en begrijpt dat de stad oprukt en dat er veel moet worden uitgebreid en vernieuwd. Hier geeft de visie APB Zuid volgens hem invulling aan. Er staan alleen volgens de indiener veel tegenstrijdigheden in en sommige beweringen zijn niet juist. De volgende zaken zijn volgens de indiener in zijn geheel niet uitvoerbaar, te weten:

- De Mebin zou het vaarwater graag breder en dieper willen hebben om grotere schepen af te kunnen handelen waardoor ze niet alleen de vaart moeten laten uitdiepen, maar ook de drempels van de sluizen laten verlagen, nu 2,75m. De

vraag is hoeveel breder de vaart nu eigenlijk moet gaan worden, bruggen moeten dan hoog zijn of te openen. Voorgesteld wordt om het bedrijf te verplaatsen.
- De ark zelf is goed geïsoleerd, wat de metingen in de ark ook hebben aangetoond. De ark ondervindt ook geen geluidsoverlast van de Mebin, ook niet van de A10 of het vliegverkeer.
- Het realiseren van een langzaamverkeersverbinding onder de A10 door en verder wordt problematisch omdat BMW een hek heeft geplaatst in verband met veiligheid.

In de inspraakreactie geeft de indiener een aantal bevinden:
- Uitstraling bedrijven; het lijkt soms of het gebied vol staat met uitvaartcentra. Saaie zwart/grijze blokkendozen.
- Uitstraling ABP; slecht, door weinig of geen onderhoud. Kan meteen aan begonnen worden, maar ja, door wie? Partijen verschuilen zich achter elkaar of wijzen naar elkaar.
- Metrohalte Overamstel is al jaren gekraakt. Gespuis moet daar direct weg. Kan ook meteen aangepakt worden.
- Leegstand; heeft o.a. te maken met bovenstaande. Veel is onduidelijk en te onzeker.
- Bereikbaarheid water; veel bedrijven zullen de kade waaraan ze liggen niet openbaar maken en doen er, zelfs voor hun eigen personeel, ook niets leuks mee.
- Sociaal; 'ieder voor zich op eigen kavel'. Niet alleen de schuld van de ondernemers. Daar geven gemeentes immers zelf vergunningen voor af. Dit geldt o.a. voor hekwerken, gesloten gevels aan de straatkant en afgesloten wallenkanten.
- Meer groen; begrijp ik niet. Er worden onnodig bomen gekapt vanwege een z.g. 'zichtlocatie'. Een zeer zorgwekkende ontwikkeling. Op die plekken aan de A10 is dit gevaarlijk en ongewenst i.v.m. op- en afritten. Er gebeuren daar dagelijks (meerdere) ongelukken. En over gevaarlijke situaties gesproken; de logees van het Bastion hotel zijn vogelvrij. Deze mensen kunnen niet eens via een fatsoenlijk voetpad de metro bereiken. Het is soms slalommen op de Verlengde van Marwijk Kooystraat. Hierover staat overigens niets in het rapport. Zorgelijk.
- Schipholcontour; deze is aangeduid/ingetekend op pagina 57, daarbinnen ligt geen enkele woonboot en duidelijk niet mijn woonark, die naast de BMW/A10 is gepositioneerd.
  Mocht het Schipholcontour per abuis verkeerd zijn ingetekend en de woonark daardoor overlast zou ondervinden dan betekent dit, dat ook de toekomstige woningen bij de Entrada, alsook op het GVB terrein, daar last van gaan ondervinden.
  De indiener verzoekt, wat betreft zijn persoonlijke positie in het gebied, voor de zoveelste keer een acceptabele oplossing te vinden.

**Beantwoording gemeente**

Indiener geeft verschillende punten aan voor verbetering van de kwaliteit en de veiligheid voor het ABP Zuid. De gemeente is het eens met indiener dat veel van die punten direct kunnen worden opgepakt en is daarover ook in gesprek met de gemeente Amsterdam.

Een aantal punten is echter afhankelijk van besluitvorming o.a. over de woonboten en kunnen pas opgepakt worden als er overeenstemming wordt bereikt in algemene zin en individueel per bewoner en/of eigenaar over de aanpak. Daarover gaat de gemeente ook met indiener graag in gesprek om te kijken of oplossingen haalbaar zijn in lijn met de ambitie van de REV om meer openheid te creëren op het ABP Zuid. Dat gebeurt niet alleen door de kade en de Duivendrechtsevaart vrij te maken van woonboten (inclusief het gebruik en de bebouwing van de kade) maar ook in overleg met de bedrijven hekwerken te verwijderen, andere functies toe te voegen (waardoor er ook in de avond meer levendigheid komt) en te zorgen voor meer sociale veiligheid.

Voor zover de inspraakreactie de juridische status van de woonboten aan de Willem Fenengastraat betreft wordt verwezen naar de inleidende tekst en de beantwoording van inspraakreactie 11 en 12. Dit geldt eveneens voor het de schipholcontour die door indiener wordt aangehaald.