



## **Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Duivendrechtsevaart**

Ouder-Amstel 14 december 2021

### Zienswijzefase

Burgemeester en Wethouders van Ouder-Amstel hebben in hun vergadering van 15 december 2020 het bestemmingsplan “Duivendrechtsevaart” vrij gegeven voor inzage. Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken heeft van 31 december 2020 tot en met 10 februari 2021 ter inzage gelegen. Alle stukken konden gedurende deze periode in het gemeentehuis, Vondelstraat 1 te Ouderkerk aan de Amstel ingezien worden. Ook was het mogelijk om deze digitaal in te zien op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) (planidentificatie NL.IMRO.0437.BPDrechtsevaart-ON01).

Binnen genoemde termijn heeft een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

### Zienswijzen

De gemeente heeft in totaal 10 zienswijzen ontvangen.

### Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn ontvankelijk.

### Overzicht ontvangen zienswijzen

Naam	d.d.	Ingekomen
Reclamant 1 2021-017122	25 januari 2021	2 februari 2021
Reclamant 2 2021-017767	1 februari 2021	4 februari 2021
Reclamant 3 2021-018529	8 februari 2021	8 februari 2021
Reclamant 4 2021-019343	9 februari 2021	9 februari 2021
Reclamant 5 2021-018958	5 februari 2021	9 februari 2021
Reclamant 6 2021-019264	8 februari 2021	9 februari 2021
Reclamant 7 2021-019481	9 februari 2021	9 februari 2021
Reclamant 8 2021-019795	10 februari 2021	10 februari 2021
Reclamant 9 2021-019790	10 februari 2021	10 februari 2021
Reclamant 10 2021-024249	10 februari 2021	10 februari 2021

Voor de overzichtelijkheid is gekozen om per ingediende zienswijze te reageren en niet per onderwerp.

### Doel van deze nota

In deze Nota van Beantwoording Zienswijzen geeft de gemeente Ouder-Amstel, als bevoegd gezag voor het bestemmingsplan Duivendrechtsevaart, een reactie op de binnengekomen (inhoudelijke) zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan.

## Conclusie

De ingediende zienswijzen hebben voornamelijk betrekking op:

- (on)zekerheid toekomst/sluiten van overeenkomst
- Onderzoeken
- Goed leefmilieu nieuwe locaties
- Belemmering bedrijfsvoering
- Inrichting kade
- Daarnaast zijn er een aantal opmerking op detailniveau m.b.t. teksten in toelichting, regels en verbeelding.

De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven om het bestemmingsplan op bepaalde punten aan te passen. Hierbij gaat het om volgende aanpassingen:

- De begripsbeschrijving van bouwwerk wordt aangepast als volgt: *"elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die is bedoeld om ter plaatse te functioneren"*
- De begripsbeschrijving van woonboot wordt aangepast als volgt: *"een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, geschikt om ter plaatse als woning te functioneren"*
- Het begrip 'Horeca' wordt opgenomen in de begripsbepalingen.
- Artikel 2.4 onder Wijze van meten zal als volgt worden aangevuld/gewijzigd: Afgewerkt maaiveld is de staat van het terrein zoals gelegen direct aansluitend aan het bouwwerk, zoals dat na de voltooiing van de bouw is afgewerkt. De niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk moeten hierbij buiten beschouwing blijven. Voor peil wordt de feitelijke hoogte van het water aangehouden.
- Artikel 4 Verkeer onder 4.3.2 wordt onder d aangevuld met: *"andere functies en bestemmingen in en in de buurt van het plangebied"*
- Binnen de bestemming 'verkeer' zal het voor de woonbootbewoners mogelijk zijn op een goede en veilige manier hun woonboot op en af te komen. De bestemmingsomschrijving zal hierop worden aangepast. Hiervoor zullen de regels onder artikel 4 Verkeer worden aangevuld zodat afmeervoorzieningen voor woonboten en fiets- en scooterstallingen worden toegestaan.
- In hoofdstuk 2 (Planbeschrijving) van de toelichting zal de tekst zodanig aangepast worden dat duidelijk benoemd wordt dat daar waar kades in gebruik genomen zijn op een manier die niet in overeenstemming is met het huidige bestemmingsplan dit illegaal is.
- In hoofdstuk 3 (Beleidskader) wordt de beschrijving van het gemeentelijk beleid als volgt aangepast:  
*"Om de visie tot uitvoering te brengen moeten investeringen worden gedaan en financiële afspraken worden gemaakt met ontwikkelende partijen. Die afspraken gaan onder andere uit van het activeren van de Duivendrechtsevaart en deze uit te laten groeien tot een van de dragers van de Werkstad door de kade vrij te maken van bebouwing en bepaalde woonboten te verplaatsen naar een andere locatie. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan."*

- Aanpassing H2 *“Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners.”*
- Advies m.b.t. effecten door bewegingen van zandboten wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.
- 5.2.2 van de regels is aangepast zodat een erfafscheiding van één meter wordt toegestaan.
- In de toelichting hoofdstuk 4.5 is de zin *“Er zijn momenteel geen problemen.”* geschrapt.
- De verbeelding is aangepast zodat per aanduiding Ligplaats ook het aantal ligplaatsen binnen die aanduiding aangegeven wordt.
- Het aantal ligplaatsen in de strook ‘ligplaats 1’ aan de Willem Fenengastraat is aangepast.
- In de regels is een aanvulling opgenomen waarmee duidelijk wordt dat de afmetingen van de bestaande maten, zoals opgenomen in Bijlage 1 van de Regels, van toepassing blijven indien in de toekomst wordt overgegaan tot verbouw c.q. vernieuwing en/of vervanging van de bestaande woonboot.
- De regels zijn zodanig aangevuld, dat huidige objecten m.b.t. drijvende terrassen, die bij vaststelling van het bestemmingsplan reeds aanwezig waren blijven toegestaan.
- Artikel 5 Water is onder 5.3.1 ‘beroep aan huis en bedrijf aan huis’ aangepast zodat duidelijk wordt dat beroep en bedrijf op een woonboot mag plaatsvinden mits dit gebeurt op straatniveau.
- In artikel 5 Water onder 5.3.2 is strijdig gebruik ‘Inwoning verboden’ geschrapt.
- Voor de woonboot aan de Willem Fenengastraat 70 en de Joan Muyskenweg 27 C en D is een positieve bestemming opgenomen in het bestemmingsplan. Dit is ook aangepast in de verbeelding.
- De functieaanduiding ‘ligplaats’ zal ter plaatse van de voorlopige bestemming worden toegevoegd aan de verbeelding.
- Aanvulling van artikel 6.4 met bepaling dat nieuwvestiging van woonboten niet is toegestaan.

Daarnaast zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- Onder 5.2 bouwregels is de titel 5.2.1 gewijzigd naar ‘woonboten’. En de eerste zin gewijzigd naar: *“Voor woonboten gelden de volgende regels:”*.
- 5.2.1 a3 is gewijzigd naar *“voor de maatvoering van de woonboten geldt:”*
- 5.2.1 is aangevuld met
  - o b. de afstand tussen twee woonboten bedraagt minimaal 2 meter of indien de afstand nu kleiner is, tenminste de huidige afstand:
- 6.2 Bouwregels is aangevuld met een afstandsmaat.
- Teksten betreffende historie zijn aangepast naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State in de periode sinds de ter inzagelegging.
- De Nieuwe Kern is geschrapt als alternatieve locatie voor woonboten die naar een locatie buiten het plangebied moeten.
- De term waterspiegel is aangepast naar waterpeil.

## Beantwoording (inhoudelijke) zienswijzen

Naam	Inhoud	Reactie gemeente
Reclamant 1 2021-017122	<p>In het voorliggende ontwerp bestemmingsplan worden ligplaatsen van de woonboten opnieuw bestemd naar de locatie aan de Pieter Braaijweg, schuin tegenover de betoncentrale. Deze ligplaatsen komen dicht bij de activiteiten van de betoncentrale.</p> <p>In de toelichting die de gemeente heeft opgesteld is te lezen dat er onderzoek is gedaan naar verschillende aspecten (hoofdstuk 4) waaronder ook verkeer, water, geluid en luchtkwaliteit. De conclusie is steeds dat de locatie, o.b.v. de onderzoeken door de gemeente gedaan, geen hinder zullen ondervinden.</p> <p>Op de informatieavond van 12 januari jl. is echter gebleken dat de toekomstige bewoners van deze locatie daar heel anders overdenken, zij geven aan wel degelijk hinder te verwachten en geven ook aan dat ze daar bezwaar tegen zullen gaan maken in deze fase van de besluitvorming. Wat echter voor reclamant nog meer zorgen baart is dat dezelfde toekomstige bewoners nu al aangeven te zullen gaan klagen over de betoncentrale zodra de ligplaats een feit is.</p> <p>Dit betekend enerzijds dat de betoncentrale straks worden geconfronteerd met (onterechte) klachten van omwonenden en anderzijds dat er druk zal worden uitgeoefend om de vergunde "milieu-ruimte" te beperken. En dit temeer daar er in het stuk Werkstad Overamstel, richtlijnen voor ontwikkeling uit 2017 op pagina 12 aangegeven wordt "Derde element is bedrijfslawaaai zoals de betoncentrale. De belemmeringen vanuit bedrijven zijn nu nog hard, maar kunnen op termijn veranderen."</p> <p>Ons inziens heeft het ontwerp bestemmingsplan Duivendrechtsevaart een nadelige invloed op de duurzame continuering van de bedrijfsactiviteiten aan de Van der Madeweg.</p>	<p>Reclamant is gelegen in een gezoneerd industriegebied. Alle ligplaatsen in het plangebied zijn geluidsgevoelig in de zin van artikel 1.2 lid 3 onder b. van het Besluit geluidhinder, behoudens de volgende uitzondering; Ligplaatsen die op 1 juli 2012 als zodanig waren bestemd (al dan niet onder het overgangsrecht van het toen geldende bestemmingsplan) en zijn gelegen binnen het gezoneerde industrieterrein, zijn voor de toepassing van artikel 2.14 lid 1 onder c. Wabo (de beoordeling van omgevingsvergunning voor inrichtingen) niet geluidgevoelig (zie art. 2.1 lid 8 Besluit omgevingsrecht). Uit jurisprudentie van de Afdeling volgt dat de geluidbelasting op ligplaatsen binnen de gezoneerde industrieterreinen geen grond opleveren voor weigering van omgevingsvergunningen. Wel is toelaatbaar dat de inrichting met het oog op de bescherming van ligplaatsen binnen het gezoneerde industrieterrein maatregelen moet treffen, mits deze niet zodanig zijn dat gesproken moet worden van een aantasting van het speciale vestigingsklimaat voor inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein. Het is niet de verwachting dat het bedrijf haar activiteiten aan hoeft te passen mits men zich houdt aan de bestaande vergunningen waarover men beschikt.</p> <p>De afstand tot de beoogde woonboten bedraagt minimaal 60 meter. Dit is voor twee beoogde</p>

	<p>Reclamant tekent bij deze daarom bezwaar aan tegen de voorgestelde locatie voor woonboten aan de Pieter Braaijweg en vraagt de gemeente dit bezwaar toe te kennen zodat de bedrijfsactiviteiten ook in de toekomst voortgezet kunnen blijven worden.</p>	<p>woonboten geheel en een derde gedeeltelijk binnen de richtafstand voor stof (100 meter). Door goede naleving van de voorschriften voor de op- en overslag van bulkgoederen, die voor de bedrijven van toepassing zijn kan geborgd worden dat de woonboten geen stofhinder ondervinden. De omgevingsdienst onderschrijft dat de bedrijven voldoen aan deze voorschriften. Daarom is de kans op stofhinder niet waarschijnlijk en is een goed woon-en leefklimaat in relatie tot stofhinder gewaarborgd. Drie woonboten komen sowieso op een grotere afstand te liggen dan in de huidige situatie.</p> <p>Het aspect luchtkwaliteit behoeft op bedrijventerreinen niet getoetst te worden voor deze ontwikkeling, maar zal, indien er wel getoetst wordt geen belemmering vormen.</p> <p>Geconcludeerd kan worden dat de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte verplaatsing van woonboten geen belemmering vormen voor de bedrijfsvoering van bedrijven in de omgeving.</p>
--	---	---

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Naam	Inhoud	Reactie gemeente
<p>Reclamant 2 2021-017767</p>	<p>In het voorliggende ontwerp bestemmingsplan worden ligplaatsen van woonboten opnieuw bestemd naar een locatie aan de Pieter Braaijweg, schuin tegenover de betoncentrale. Deze ligplaatsen komen dicht bij de bedrijfsactiviteiten. In de toelichting die gemeente heeft opgesteld, is te lezen dat er onderzoek is gedaan naar verschillende aspecten waaronder ook verkeer, water, geluid en luchtkwaliteit. De conclusie is steeds dat de locatie, op basis van de onderzoeken door gemeente gedaan, geen hinder zullen ondervinden.</p> <p>Op de informatieavond van 12 januari jl. is echter gebleken dat de toekomstige bewoners van deze locatie daar heel anders over denken. Zij geven aan wel degelijk hinder te gaan verwachten en geven ook aan dat ze daar bezwaar tegen zullen gaan maken in deze fase van de besluitvorming.</p> <p>Wat ons echter nog meer zorgen baart, is dat dezelfde toekomstige bewoners nu al aangeven te zullen gaan klagen over de betoncentrale zodra de ligplaats een feit is. Dat betekent dit dat de centrale straks geconfronteerd zal gaan worden met (onterechte) klachten van omwonenden en dat er druk zal worden uitgeoefend om de vergunde "milieu-ruimte" te beperken.</p> <p>Ons inziens heeft het ontwerp bestemmingsplan Duivendrechtsevaart een nadelige invloed op de duurzame continuering van de bedrijfsactiviteiten aan de Van der Madeweg.</p> <p>Hierbij tekenen wij daarom bezwaar aan tegen de voorgestelde locatie voor woonboten aan de Pieter Braaijweg en vragen de gemeente dit bezwaar toe te kennen zodat de bedrijfsactiviteiten van de betoncentrale ook in de toekomst voortgezet kunnen blijven worden.</p>	<p>Reclamant is gelegen in een gezoneerd industriegebied. Alle ligplaatsen in het plangebied zijn geluidsgevoelig in de zin van artikel 1.2 lid 3 onder b. van het Besluit geluidhinder, behoudens de volgende uitzondering; Ligplaatsen die op 1 juli 2012 als zodanig waren bestemd (al dan niet onder het overgangsrecht van het toen geldende bestemmingsplan) en zijn gelegen binnen het gezoneerde industrieterrein, zijn voor de toepassing van artikel 2.14 lid 1 onder c. Wabo (de beoordeling van omgevingsvergunning voor inrichtingen) niet geluidsgevoelig (zie art. 2.1 lid 8 Besluit omgevingsrecht). Uit jurisprudentie van de Afdeling volgt dat de geluidbelasting op ligplaatsen binnen de gezoneerde industrieterreinen geen grond opleveren voor weigering van omgevingsvergunningen. Wel is toelaatbaar dat de inrichting met het oog op de bescherming van ligplaatsen binnen het gezoneerde industrieterrein maatregelen moet treffen, mits deze niet zodanig zijn dat gesproken moet worden van een aantasting van het speciale vestigingsklimaat voor inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein.</p> <p>Het is niet de verwachting dat het bedrijf haar activiteiten aan hoeft te passen mits men zich houdt aan de bestaande vergunningen waarover men beschikt.</p> <p>De afstand tot de beoogde woonboten bedraagt minimaal 60 meter. Dit is voor twee beoogde woonboten geheel en een derde gedeeltelijk binnen</p>

		<p>de richtafstand voor stof (100 meter). Door goede naleving van de voorschriften voor de op- en overslag van bulkgoederen, die voor de bedrijven van toepassing zijn kan geborgd worden dat de woonboten geen stofhinder ondervinden. De omgevingsdienst onderschrijft dat de bedrijven voldoen aan deze voorschriften. Daarom is de kans op stofhinder niet waarschijnlijk en is een goed woon-en leefklimaat in relatie tot stofhinder gewaarborgd. Drie woonboten komen sowieso op een grotere afstand te liggen dan in de huidige situatie.</p> <p>Het aspect luchtkwaliteit behoeft op bedrijventerreinen niet getoetst te worden voor deze ontwikkeling, maar zal, indien er wel getoetst wordt geen belemmering vormen.</p> <p>Geconcludeerd kan worden dat de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte verplaatsing van woonboten geen belemmering vormen voor de bedrijfsvoering van bedrijven in de omgeving.</p>
--	--	---

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.



Naam	Inhoud	Reactie gemeente
<p>Reclamant 3 2021-018529</p>	<p>Mijn punten: Voorlopige bestemming; Zoals het nu voorligt is het voor ons zeer ongunstig, ruimtelijk niet inpasbaar en wellicht dodelijk ( de voorlopige bestemming voor 5 jaar). De woonbootbewoners blijven in onzekerheid, de boten van de woonbootbewoners blijven onverkoopbaar (wie wilt er in onzekerheid wonen) terwijl ze al in 2006 samen met gemeente Ouder-Amstel en Amsterdam een vaartocht organiseerden om alternatieve locaties aan te wijzen om deze vast te bestemmen als zodanig. Zonder overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nutsvoorzieningen, steigers, verhuiskosten wordt het: “het hoofd onder het hakblok leggen”, eerst een transparante overeenkomst met Amsterdam en Ouder-Amstel en vastgestelde schadevergoeding als het allemaal niet doorgaat, dan samen met de woonbootbewoners een mooi bestemmingsplan opstellen. Beter concept bestemmingsplan waarin de huidige ligplaatsen positief bestemd wordt en geen voorlopige bestemming. Pas als de eventuele nieuwe plek veranderd/aangepast wordt ( in dit concept of 2 aparte concepten)en de woonbootbewoners naar volle tevredenheid ja hebben gezegd, een nieuwe ligplaats hebben ingenomen, vergund en overdraagbaar, dan pas worden de huidige ligplaatsen opgeheven en niet!!! na max 5 jaar de huidige ligplaats weg bestemmen, zonder een goed alternatief.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan wordt voor de woonboten aan de Van der Madeweg en Spaklerweg een positieve bestemming opgenomen aan de Pieter Braaijweg. Op het moment dat de raad het ontwerpbestemmingsplan vaststelt wordt dit vastgelegd. Wanneer het bestemmingsplan in werking treedt kan de kade aan de Pieter Braaijweg gereed gemaakt worden voor de verplaatsing. Het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt hangt af van een mogelijke bezwaar- en beroepsprocedure.</p> <p>De tijd van de voorlopige bestemming op de locatie van de Van der Madeweg en Spaklerweg is bedoeld om te gebruiken om de Pieter Braaijweg in te richten en gereed te maken voor woonboten en de verplaatsing te realiseren.</p> <p>Met dit bestemmingsplan wordt dus voor de woonboten in één keer de voorlopige bestemming aan de Van der Madeweg en de Spaklerweg én een positieve bestemming vastgesteld op de Pieter Braaijweg. Na vaststelling kan dit niet zomaar veranderen. Daarmee geeft vaststelling van dit bestemmingsplan de zekerheid dat de woonboten aan de Van der Madeweg in de toekomst van een positief bestemde ligplaats aan de Pieter Braaijweg verzekerd zijn.</p> <p>In overleg met Amsterdam, de woonbootbewoners en de gemeente wordt een transparante overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nutsvoorzieningen en</p>

		verhuiskosten opgesteld. Deze wordt de woonbootbewoners aangeboden voorafgaand aan behandeling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Ouder-Amstel.
	<p>Tijdslijn;  Ouder-Amstel is zeer onbetrouwbaar en onkundig gebleken (zie raadsvergaderingen waarin de gemeente steeds weer het boete kleed aantrok) maar in een kleed en goede wil en mooie beloften kun je niet wonen.....sterker nog wat zei wethouder Schaeffer: in geluk kun je niet wonen!  Alleen door sommige politieke partijen en hun vertegenwoordigers hebben wij het hoofd boven water gehouden. Andere mogelijkheden zijn er nu niet veel meer voorhanden, maar in 2014 kregen alle illegale woonboten in de Duivendrechtse Vaart een nieuwe ligplaats aangeboden in Amsterdam, geheel verzorgd. Doordat de gemeente omgevingsvergunningen af gaf aan ontwikkelaars langs de Vaart zonder ligplaatslocaties af te dwingen aan die ontwikkelaars is er nu voor ons nu geen goede plek voor handen( ook bij DPG had dit gekund)</p>	<p>Bij de vaststelling van bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid was voor de meeste woonboten in de Duivendrechtsevaart een positieve bestemming opgenomen. De woonboten die op dat moment als illegaal waren aangemerkt zijn kort na vaststelling van dat bestemmingsplan verplaatst naar alternatieve ligplaatsen in Amsterdam. Op dit moment zijn er in Amsterdam geen ligplaatsen beschikbaar om aan te bieden aan de woonboten ten zuiden van de A10 die vanuit de Ruimtelijke Economische Visie voor Werkstad OverAmstel op een locatie liggen die vrijgemaakt moet worden van woonboten. Om woonboten wel een ligplaats met permanente positieve bestemming te kunnen bieden zijn hiervoor in het bestemmingsplan de positieve plaatsen aan de Pieter Braaijweg opgenomen.</p>
	<p>Willekeur;  Immers de woonbootbewoners aan de Van der Madeweg zijn rechtsopvolgers van de eerste woonboten in de Duivendrechtse Vaart, omdat de gemeente deze ligplaatsen plotseling anders wil gebruiken, is er voor de woonbootbewoners slechts een waardeloos alternatief voorhanden, met 5 jaar vertraging en onzekerheid. Natuurlijk zijn de woonbootbewoners blij dat er eindelijk wat gaat gebeuren maar ieder moet begrijpen dat na 8 jaar hen in de kou te hebben laten staan, weer 5 jaar onzekerheid niet hun voorkeur heeft, Ouder-Amstel heeft tijd genoeg gekregen en is zelf de weg ingegaan van procederen, ipv de RvS te volgen: Doe uw huiswerk opnieuw en beter. ( e woonboten bleken inpasbaar, maar de gemeente koos voor ontwikkelaars die de woonboten niet wilden inpassen).</p>	<p>Zie ook de beantwoording onder het eerste punt. Dit bestemmingsplan wordt juist vastgesteld om zekerheid aan de woonbootbewoners te geven. Na vaststelling en het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zijn de ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg een planologisch feit en is er geen reden meer voor onzekerheid. Het is daarnaast niet de planning dat de woonboten na inwerkingtreding van het bestemmingsplan nog vijf jaar op de locatie aan de Pieter Braaijweg moeten wachten. Wanneer het bestemmingsplan in werking treedt wordt direct gestart met het herstellen en gereed maken van de</p>

		kade aan de Pieter Braaijweg, waarna verplaatsing kan plaatsvinden.
	<p>We schreven al eerder; Zonder overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nuts voorzieningen, steigers, verhuiskosten wordt het niets, dan rest de woonbootbewoners slechts bezwaar en beroep, graag zouden zij het op een andere manier willen oplossen. Ook hoorden ze nog niks over de anterieure overeenkomst tussen Amsterdam en Ouder Amstel, zonder die overeenkomst is er geen enkele zekerheid, ook vroegen ze hoe de aangrenzende ondernemers dachten over de eventuele woonbootlocatie voor hun deur, bij monde van de wethouder zou dat geen probleem zijn, ik hoorde echter anders Waar het rapport dat half juli 2020 klaar zou zijn planschade aangaande voor bedrijven die woonboten voor hun bedrijf krijgen?</p> <p>Planschade; Wellicht is het bij u bekend, planschade voor woonboten gaat niet op, dus mocht dit concept verkeerd uitpakken voor de woonbootbewoners, dan zijn ze..... alles, maar dan ook alles kwijt..... Omgevingsvergunning bouwen van een heel groot kantoorgebouw met eventlocatie naast onze huidige, vergunde locatie; Verwijzend naar het dossier al in uw bezit zijnde, schets ik u de situatie en vraag u uw belofte te herinneren waarin de woonschepen kwestie, snel, doeltreffend, deskundig, rekening houdend met de woonbootbewoners opgelost zou worden.... ondertussen hadden de woonbootbewoners overleg met DPG en Being, zij leken onaangenaam verrast dat de woonbootbewoners hun plannen niet toejuichen en waren door u als gemeente verkeerd ingelicht over onze positie als burens zijnde.....want Being en DPG hadden al begrepen dat de woonboten van de Van der Madeweg zouden gaan verkassen??</p>	<p>In overleg met Amsterdam, de woonbootbewoners en de gemeente wordt een transparante overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nuts voorzieningen en verhuiskosten opgesteld.</p> <p>Zodra de overeenkomst tussen Amsterdam en de gemeente gereed is, zal deze, tot waar mogelijk, gedeeld worden met de woonbootbewoners. Dit zal hebben plaatsgevonden voordat het bestemmingsplan voor behandeling aan de gemeenteraad van Ouder-Amstel wordt aangeboden.</p> <p>Het was voor alle geïnteresseerden mogelijk zienswijzen in te dienen, zo ook de aangrenzende ondernemers. Waar zij van dit recht gebruik hebben gemaakt wordt ingegaan op hun punten.</p> <p>Wanneer dit bestemmingsplan in werking treedt en onherroepelijk is geworden, zijn de woonbootbewoners gegarandeerd van een positieve bestemming aan de Pieter Braaijweg. Als dit niet gebeurt verandert er niets aan de huidige situatie.</p> <p>De genoemde omgevingsvergunning van DPG en Being heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. Dit wordt opgepakt bij behandeling van de bezwaartermijn van de vergunning. Dit betreft een afzonderlijk besluit.</p>

	<p>Communicatie naar de woonbootbewoners;  Wie komt waar te liggen en past het wel op het ingetekende stuk, de ontwerper van het plan ging van 18 m uit per boot, terwijl de woonboten 25, 23 en 22 meter zijn en varende schepen, die toch in en uit moeten parkeren. In 2013 werden alle woonboten in de Duivendrechtse Vaart gelegaliseerd en positief bestemd door u allen, nu 7 jaar later drijven zij steeds verder van onze wal en zinken steeds dieper. U, als gemeente mag natuurlijk doelen nastreven en veranderen, dat neemt niet weg dat u de Ruimtelijke Ordening orderlijk en rechtmatig dient vorm te geven. en dat gebeurt nu niet en zeker niet met dit voorliggend concept Alle woonboten waren gelegaliseerd, de Raad van State gaf u als gemeente huiswerk op in 2014 om de inpasbaarheid van de woonboten te onderzoeken in het bestemmingsplan, wij bleken inpasbaar, maar U als gemeente veranderde van koers en wilde plotseling bepaalde kades vrij maken, u zag andere mogelijkheden, geld, hotels, evenementen ( de opdracht van de Raad van State negerend)Nu in 2020 blijken er toplocaties te zijn, die moeten vrij gemaakt worden van woonboten, u gaat daar mooie bestemmingen op los laten, veel geld aan verdienen en de woonboten worden gedeporteerd naar loswallen, industriegebieden waar volgens u eerst woonboten niet inpasbaar waren en .....daar, juist daar worden een paar woonboten met moeite voor 5 jaar positief bestemd, terwijl juist in de wet de bestemmingsplannen voor minstens 10 jaar vastgesteld moeten worden ivm rechtszekerheid en het vertrouwensbeginsel.</p>	<p>Waar welke woonboot zal komen te liggen wordt meegenomen in de hiervoor genoemde overeenkomst tussen woonbootbewoners, Amsterdam en de gemeente. Hierin zijn de afmetingen van de huidige woonboten meegenomen.</p> <p>Voor het nieuwe bestemmingsplan is uitgegaan van de situatie zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. Dit is verplicht.</p> <p>De genoemde koersverandering is vastgelegd in de Ruimtelijke Economische Visie voor Werkstad OverAmstel (2017). Hierop heeft u destijds zienswijze kunnen indienen. De uitwerking daarvan is beschreven in de Richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad OverAmstel (2019). Ook over de inhoud hiervan zijn de woonbootbewoners geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld te reageren. Voor dit bestemmingsplan gelden deze stukken als vastgelegd Ruimtelijk beleid waar de gemeente aan moeten voldoen bij nieuwe plannen zoals dit bestemmingsplan.</p> <p>Met dit bestemmingsplan wordt nu zekerheid gegeven aangezien de woonboten op de Pieter Braaijweg een positieve bestemming krijgen. Daarnaast is het niet ongebruikelijk om gebruik te maken van tijdelijke/voorlopige bestemmingen. Zowel de Wet ruimtelijke ordening (Wro) als de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bieden een kader voor het mogelijk maken van</p>

		<p>(tijdelijke) ruimtelijke activiteiten. De bedoeling is om de woonboten vóór afloop van de voorlopige bestemming van de 5 jaar naar de nieuwe plek te verplaatsen.</p>
	<p>Gelijkheidsbeginsel;  Alle woonboten hebben recht op een definitieve positieve bestemming. je kan niet tegen de ene woonboot bewoner zeggen; Pech gehad, jij ligt op een toplocatie, vertrekken en tegen de ander, jullie kade hebben we nog even niet nodig, jullie mogen blijven, Ruimtelijke Ordening is onderhevig aan wetgeving en gelukkig maar Hoe de Uitspraak van de Raad van State ook mag uitpakken, deze uitspraak is weer uitgesteld met 6 weken afgelopen woensdag 3 februari 2021 de Staatsraden gaan u niet vertellen hoe uw ruimtelijke ordening er uit moet zien, bestemmen voor 5 jaar en daarna??, u schuift slechts de problemen voor u uit en zadelt de woonbootbewoners weer 5 jaar op met slapeloze nachten en  ....onverkoopbaarheid, voor 17 maart is er geen uitspraak van de RvS en wellicht wordt het nog weer uitgesteld. Als het nieuwe bestemmingsplan er al komt, gezien uw historie kan dat zo 2 jaar uitlopen, maar ook 7, dan zitten we in 2023 of 2028, vervolgens zal het bestemmingsplan zienswijzen oproepen, weer naar de rechter, weer naar de RVS dan zitten we zo in 2030. Wij hebben 5 jaar geleden al aangedrongen om mogelijke vervangingslocaties vast te bestemmen als zodanig, dat doet Amsterdam ook en nu dankzij weer nalatigheid gemeente is er dus voor ons geen alternatieve locatie beschikbaar, de woonbootbewoners willen best meewerken en zien al jaren wat een mooie locatie zij hebben, maar de onzekerheid gaat nu wel echt parten spelen en nee zij onderschrijven de brief van 21 oktober niet, waarom geen overleg gevoerd met ons of onze advocaat, positief bestemmen is mooi, verhuizen over 5 jaar niet, de historie leert dat het dan geheel anders kan zijn, de woonbootbewoners ondertussen in onzekerheid en onverkoopbaarheid achterlatend aan de van der Madeweg, naast een eventlocatie ( maar slapen deden ze toch al niet door de zorgen, wellicht is het uw idee dat dan muziek, herrie en overlast weinig uitmaakt?</p>	<p>Voor de keuze welke woonboten op een locatie liggen die vrijgemaakt moeten worden van woonboten en welke niet, moet het vastgestelde Ruimtelijk beleid worden gevolgd. Zie ook het antwoord van het voorgaande punt. Het ruimtelijk beleid wordt in dit bestemmingsplan aangehouden.</p> <p>Zie voor de werking van dit bestemmingsplan de beantwoording van het eerste punt.</p> <p>Wanneer de woonboten onder voorlopige bestemming of positieve bestemming vallen zijn deze verkoopbaar. Dit is een enorme stap vooruit op de huidige situatie waarin twee van de woonboten onder persoonsgebonden overgangsrecht vallen en de derde die deze status vanuit bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid niet heeft. Zie verder de beantwoording van uw eerste punt.</p> <p>Inmiddels is ook de uitspraak van de Raad van State ontvangen (19 mei 2021). Hierin is de aanpak van de gemeente bevestigd. Volgens de uitspraak mag de gemeente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Duivendrechtsevaart aanwijzen als openbaar water waarvoor ligplaatsvergunningen moeten worden aangevraagd;</li> <li>- in de ligplaatsvergunningen de voorwaarden opnemen zoals nu is gedaan;</li> </ul>

		- één aanvraag ligplaatsvergunning weigeren voor de woonboot die niet voldeed aan de voorwaarden van persoonsgebonden overgangsrecht. Dit vormt o.a. de basis voor dit bestemmingsplan.
	<p>Wist U overigens :</p> <p>In Amsterdam heeft de langst liggende woonboot het eerste recht van keuze bij verplaatsing. Dan zouden de woonboten aan de Van der Madeweg daar graag voor opteren in Ouder-Amstel. Onze raadsman, heeft in diverse overleg situaties met gemeente al aangegeven dat omdat de woonbootbewoners of hun rechtsvoorgangers al sinds begin jaren 70 liggen waar ze nu liggen, verkrijgende verjaring voor grond en water een reële optie is, daar opteren zij dan ook op, dit is u wel bekend. Gemeente zelf gaat ons positief bestemmen op onze huidige locatie voor 5 jaar en daarna elders voor eeuwig, dan zou de gemeente toch echt rekening dienen te houden met de belangen van de woonbootbewoners en ook bij de aanvraag van DPG hun belangen mee hebben te wegen, temeer daar zij een ontwikkelaar hadden gevonden die hen uit wilde kopen en een heel mooi plan had gemaakt voor hun ligplaatsen ( ze waren al rond, gemeente Ouder-Amstel was positief, maar de gemeente trok zich terug) Derhalve zijn we dan terug in 2013 waar u, als gemeente de woonbootbewoners ook legaliseerde en positief bestemde.....en ondanks toezeggingen van het management om alternatieve locaties voor hen vast positief te bestemmen om een verhuizing snel en gemakkelijk te maken is daar dan weer niets van terecht gekomen.</p>	<p>Wij gaan voor eigendom uit van de gegevens uit het Kadaster logo Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Hierin staan alle basisgegevens van de adressen gebouwen en gronden binnen een gemeente. Hierin staat opgenomen dat Amsterdam eigenaar is van alle grond en al het water waarop dit bestemmingsplan van toepassing is. Indien u een andere mening hebt kunt u hierover contact opnemen met de gemeente Amsterdam, maar dit gaat buiten de gemeente Ouder-Amstel om.</p>
	<p>Overeenkomst Amsterdam:</p> <p>Zoals u weet zijn de alternatieve locaties aan De Nieuwe Kern en de Pieter Braaijweg in grondeigendom van de gemeente Amsterdam. Om deze locaties vast te leggen voor woonboten uit de Duivendrechtsevaart zijn afspraken nodig tussen Amsterdam en Ouder- Amstel. Op dit moment is er een conceptovereenkomst gereed die door beide gemeenten bekeken wordt. Deze overeenkomst zal ondertekend zijn voordat het bestemmingsplan wordt voorgelegd aan de raad. Welnu, dit concept is nu aan de raad aangeboden, maar ik zag nog geen overeenkomst? In de memo van zes juli jl. is gemeld dat er afspraken met ontwikkelende partijen en Amsterdam gemaakt worden. Deze afspraken gaan over geld dat ingezet kan worden voor het project woonboten en beginnen steeds meer</p>	<p>De genoemde overeenkomst tussen Amsterdam en de gemeente is gereed voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan door de raad. Tot moment van (de voorbereiding van) de behandeling in de raadsvergadering zal het ontwerpbestemmingsplan niet aan de raad worden voorgelegd. De afstemming van de financiële afspraken heeft veel tijd nodig. Wanneer de overeenkomst gereed is zal deze, tot waar mogelijk, gedeeld worden met de woonbootbewoners. Dit zal hebben plaatsgevonden voordat het</p>

	<p>             vorm te krijgen. Het overgrote deel van de financiële bijdrage is nu onderdeel van gesprek voor de overeenkomst tussen Amsterdam en Ouder-Amstel. Zes juli is 7 maanden geleden, het zal toch niet 7 maanden duren om een beetje geld los te peuteren en een contract op te stellen? Ik schreef het management van Ouder-Amstel, diverse malen, maar antwoorden bleven uit, ik voeg hier 1 voorbeeld toe om de positie van de woonbootbewoners te verduidelijken: Ook als het ondanks alles toch Pieter Braaijweg wordt blijf ik van mening dat dat een veel slechtere ligplaats locatie is, dan zal er toch compensatie moeten komen. Ook zal er verhuiskosten en afmeerkosten mogelijk moeten zijn. Maar, en nu het belangrijkste, zonder een goed contract met Amsterdam, met Ouder-Amstel en eventueel met Waternet of ander bevoegd gezag, rest de woonbootbewoners slechts zienswijzen in te dienen, bezwaar aan te tekenen en in beroep te gaan, totdat er een getekende overeenkomst ligt waar zij mee kunnen leven. Een loswal zomaar positief bestemmen zonder uitwerkingsplan is vragen om moeilijkheden. Ik heb meegemaakt dat woonbooteigenaren mee werkten aan een verplaatsing voor 3 jaar en dat na 3 jaar hun oude ligplaats opgeheven was, dat ze op de tijdelijke ligplaats weg moesten en dat ze gewoon alles kwijt waren, er zijn talloze voorbeelden van.....tot bij de Raad van State toe. Stel dat de woonboten manager over 3 jaar een andere baan heeft (onze oude woonbootmanager vertrekt ook per 15 febr namelijk) en dat de gemeente schrijft, ja dat kan die en die manager/wethouder wel toegezegd hebben, maar voortschrijdend inzicht zorgt dat de woonboten niet meer inpasbaar zijn. Ouder-Amstel heeft tijd genoeg gehad om een en ander goed te regelen en dit talloze malen in vergaderingen beloofd, je ziet weer waar het op uit draait. De woonboten aan de Van der Madeweg waren de eerst liggende woonschepen in de Vaart, ( zie dossier) het is toch een heel grote rechtsongelijkheid dat omdat zij toevallig mooie ligplaatsen hebben, ze een echt slechte ligplaats aan geboden krijgen en dat pas over 5 jaar. Over 5 jaar is er nieuw bestuur, een nieuwe raad, nieuwe managers, nieuwe regelgeving, wij willen rust, zij willen een nieuwe, energie 0 woonboot bouwen, maar als ze niet weten waar ze komen te liggen, kunnen ze ook geen nieuwe woonboten bouwen, de bank financiert dat niet, de architect zal eerst de ligplaats moeten verkennen en inmeten en kan dan pas ontwerpen.           </p>	<p>             bestemmingsplan voor behandeling aan de gemeenteraad van Ouder-Amstel wordt aangeboden.           </p> <p>             In de overeenkomst tussen de woonbootbewoners, Amsterdam en de gemeente zullen de onzekerheden richting de toekomst weggenomen worden, zodat er zekerheid ontstaat voor betreffende woonbootbewoners. De voorlopige bestemming heeft een looptijd van 5 jaar. Dat betekent niet, dat de woonboten dan pas naar de definitieve ligplaatsen verhuizen. Het is de bedoeling dat dit al eerder, gedurende die vijf jaar, gebeurt.           </p>
--	---	---

	<p>Kortom: de gemeente dwingt ons om bezwaar en beroep aan te tekenen totdat er een voor alle partijen gunstige getekende overeenkomst ligt. Zo hoort dat toch niet te werken in onze democratie. De woonbootbewoners denken en werken nu al 8 jaar mee, maar wat zijn ze er mee opgeschoten, niets, ze hebben nu een vergunde en bestemde locatie, immers we werden positief bestemd en de uitspraak RvS laat nog op zich wachten en wat krijgen ze als dit concept onveranderd aangenomen wordt, een voorlopige bestemming, uitzicht op over max 5 jaar een ligplaats in een industriegebied, tegenover de betoncentrale, alle bedrijven en gemeente Amsterdam kunnen nog bezwaar maken net als in 2013, kortom de positie van de woonbootbewoners wordt alleen maar slechter in plaats van beter.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Duivendrechtse Vaart. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen of gewijzigd vast te stellen, namelijk door niet voorlopig te bestemmen maar positief eeuwig op de huidige ligplaatsen, waarbij de woonbootbewoners op basis van vrijwilligheid mee kunnen werken aan verplaatsing ( ook zoals hoe Amsterdam dit doet).</p>	<p>Inmiddels is de uitspraak van de Raad van State ontvangen (19 mei 2021). Hierin is de aanpak van de gemeente bevestigd.</p> <p>Beoordeling van de punten uit de zienswijze geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.</p>
--	--	--

### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.



Naam	Inhoud	Reactie gemeente
Reclamant 4 2021-019343	<p>4. Reclamant is eigenaar van de aan het plangebied belendende percelen kadastraal aangeduid Ouder-Amstel Sectie A 1659, 1660, 1661, 162, 1663, 1664, 1665, 1666, 1667, 1668, 1669, 1670, 1671, 1672, 1673, en is actief bezig deze in ontwikkeling te brengen om (creatieve) bedrijvigheid-, verblijven woonfuncties toe te voegen aan het gebied. Reclamant schaart zich achter de ambities van de gemeente die ten grondslag liggen aan het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>5. Reclamant steunt het vrijmaken en herinrichten van de kade Willem Fenengastraat langs de Duivendrechtsevaart; dit zal een flinke boost geven aan het gebied. Een promenade waarover de toekomstige bewoners en gebruikers kunnen wandelen vanaf en naar het metrostation is een prachtig toekomstbeeld. Met doorzicht op het water wordt de verbinding tussen gebruikers en het klassieke 'Amsterdam-gevoel' weer hersteld, wat de kwaliteit van het gebied vergroot.</p> <p>6. Met eigenaren van woonarken aan de Willem Fenengastraat is Reclamant in gesprek over een mogelijke verwerving van de woonark/ligplaats. Deze zijn thans zonder omgevingsvergunning in gebruik en zullen op grond van het nieuwe bestemmingsplan positief worden bestemd. De verwerving door Reclamant van ligplaatsen heeft verschillende redenen, die nog nader zullen worden uitgewerkt. In een aantal gevallen is het idee de betreffende locaties vrij te maken en te houden, zodat daarmee een doorzicht op het water wordt gerealiseerd. Een andere optie is de plek op het water te gebruiken in lijn met de ambitie zoals opgenomen in de richtlijnen en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan, bijvoorbeeld door het creëren van ruimte voor functies zoals horeca op het water, recreatie of een affineerlocatie voor watertaxi's om de verbinding met Amsterdam te versterken.</p> <p>7. In deze zienswijze geeft Reclamant haar visie op de planregels en plantoelichting, met daarbij suggesties ter verbetering en verzoeken tot wijziging.</p>	De gemeente neemt kennis van dit onderdeel van deze zienswijze.

	<p><b>a. Regels</b>  Artikel 1 Begrippen  Artikel 1.14 bouwwerk</p> <p>8. Het is onwenselijk het begrip bouwwerk te beperken tot een constructie van enige omvang die met de grond is verbonden, dan wel daar direct steun in of op vindt. Objecten te water kunnen immers ook kwalificeren als bouwwerk. Wij stellen voor deze bepaling te vervangen met de volgende bepaling:</p> <p><i>"elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die is bedoeld om ter plaatse te functioneren"</i></p> <p>9. De wijziging zou in ieder geval moeten faciliteren dat bijvoorbeeld ook drijvende vlonders of boten ter plaats kunnen liggen.</p>	<p>De begripsbeschrijving zal worden aangepast, zoals door reclamant is voorgesteld.</p>
	<p>Artikel 1.28 woonboot  10. In het ontwerpbestemmingsplan is onder artikel 1.28 het begrip 'woonboot' als volgt gedefinieerd:  "een drijvend bouwwerk dat feitelijk niet geschikt is om mee te varen, maar om ter plaatse als woning te functioneren. Hieronder wordt mede begrepen een</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- woonschip</li> <li>- woonark</li> <li>- woonvaartuig"</li> </ul> <p>11. Aan het begrip woonboot wordt een ruime definitie toegekend gezien hieronder mede wordt begrepen een woonschip, woonark en woonvaartuig. Wij kunnen ons vinden in de keuze het begrip woonboot niet beperkt op te vatten. Om deze reden raden wij aan ook de eerste volzin zodanig te formuleren, dat deze formulering niet kan worden geïnterpreteerd als afbakening. Wij stellen voor de zinsnede <i>"een drijvend bouwwerk dat feitelijk niet geschikt is om mee te varen, maar om ter plaatse als woning te functioneren"</i> te schrappen en te vervangen door:</p>	<p>De begripsbeschrijving zal deels worden aangepast, zoals door reclamant is voorgesteld tot <i>"een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, geschikt om ter plaatse als woning te functioneren"</i></p> <p>Echter is het is niet de opgave om met dit bestemmingsplan naast wonen ook verblijf op de woonboten toe te staan. Wanneer in de toekomst planontwikkelingen met een concreet voorstel hiervoor komen zal dan een beoordeling worden gemaakt.</p>

	<p><i>"een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, geschikt om ter plaatse als woning of verblijf te functioneren"</i></p> <p>12. Het kan immers zo zijn dat een woonboot, die als zodanig is te herkennen, feitelijk geschikt is om mee te varen. Vraag is dan of het wenselijk is dat deze woonboot desalniettemin van deze begripsbepaling wordt uitgesloten. Wij zien geen reden voor een dergelijke beperking. De huidige zinsnede lijkt zich bovendien niet goed te verhouden met het vervolg van de bepaling, waarin is opgenomen dat onder woonboot mede wordt verstaan een woonschip.</p> <p>13. De voorgestelde functieaanduiding <i>"om ter plaatse als woning te functioneren"</i> is in lijn met hetgeen in de toelichting bij de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB 2010) alsook de in jurisprudentie is bepaald over de definitiebepaling van het begrip woonboot<sup>1</sup>. Hieruit volgt dat het gebruik of het bestemd zijn tot wonen bepalend is voor de definitiebepaling van het begrip woonboot.<sup>1</sup> Wij stellen voor in de bepaling hieraan toe te voegen dat voldoende is dat het vaartuig, daaronder begrepen een object te water, geschikt is om ter plaatse als woning of verblijf te functioneren. Dit doet recht aan het feit dat bijvoorbeeldtoeristische verhuur zoals B&amp;B het woonbootkarakter niet wegneemt.</p> <p><sup>1</sup> Toelichting bij artikel 2.2.1, aanhef en onder a, VOB 2010; ABRvS 21 maart 2018, ECLI.NL:RVS:2018:931.</p>	
	<p>14. De huidige functieaanduiding woning bemoeilijkt de realisatie van de ambitie het gebied te transformeren naar een woon-werkgebied waar ruimte is voor velerlei functies als horeca en recreatie. Zoals vermeld bestaat de mogelijkheid dat Reclamant op enig moment een aantal ligplaatsen transformeert naar een aantrekkelijke horeca- of recreatiegelegenheid te water. Onder de huidige bepaling vallen deze gelegenheden buiten het begrip woonboot en daarmee buiten de bestemming 'Water'. Het is onwenselijk dat dit soort initiatieven die bijdragen aan de verwezenlijking van de REV, buiten de bestemming vallen.</p> <p>Nieuw artikel 1.17 horeca</p>	<p>Het begrip 'Horeca' staat niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen, omdat er ook geen horeca mogelijk wordt gemaakt. Onder de specifieke gebruiksregels wordt horeca m.b.t. beroep of bedrijf aan huis expliciet uitgesloten en wordt daarom opgenomen in de begripsbepalingen. Hierbij wordt de in Ouder-Amstel gebruikelijke begripsbepaling opgenomen.</p> <p>Het is niet de opgave met dit bestemmingsplan in de bestemming water ook horeca toe te staan.</p>

	<p>15. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in een begripsbepaling 'horeca'. Dit is opmerkelijk, nu in de toelichting uitvoerig wordt gesproken over andere functies, waaronder horeca, waarvoor in het nieuwe woon-werkgebied ruimte moet zijn. Bovendien wordt de term horeca in de planregels reeds gehanteerd (zie artikel 5.3.1. en artikel 6.3), zonder dat daarbij duidelijk is wat onder horeca wordt verstaan.</p> <p>16. Wij stellen dan ook voor in het begrippenkader een nieuw artikel 1.17 op te nemen: 'horeca'. Vanzelfsprekend wordt het huidige artikel 1.17 daarmee artikel 1.18 en zo verder. Om onduidelijkheden te voorkomen, is de suggestie het begrip horeca onder te verdelen in meerdere categorieën:</p> <p>"Horeca:  a. horeca I: een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een fastfoodrestaurant, cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon;  b. horeca II: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van sterke alcoholische dranken, zoals een café of bar;  c. horeca IV: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van ter plaatse bereide maaltijden, inclusief (alcoholische) dranken, zoals een restaurant, eetcafé of bistro;  d. horeca V: een bedrijf of inrichting gericht op het aanbieden van logies;  e. horeca C (culturele horeca): horeca bij culturele of sociaalmaatschappelijke instellingen;"</p> <p>17. Ons voorstel is vervolgens in de bestemming 'Water' de voor water aangewezen gronden mede te bestemmen voor horeca.</p>	<p>Wanneer in de toekomst planontwikkelingen met een concreet voorstel hiervoor komen zal dan een beoordeling worden gemaakt.</p>
	<p>Nieuw artikel 1.7 bedrijfsvaartuig</p> <p>18. Onder de bestemming 'Water' is in het ontwerpbestemmingsplan, onder c, slechts opgenomen de zinsnede "<i>en aan huis verbonden beroepen of bedrijven</i>". Een algemene bestemming voor beroep of bedrijf, anders dan aan huis verbonden,</p>	<p>Het is niet de opgave met dit bestemmingsplan door derden een bedrijf te laten vestigen op het water. Wanneer in de toekomst planontwikkelingen met</p>

	<p>ontbreekt. Dit leidt tot de onevenredige uitkomst dat woonbootbewoners ter plaatse een bedrijf kunnen vestigen, waar dit voor derden in beginsel niet is toegestaan.</p> <p>19. Voorts zijn de voor water aangewezen gronden mede bestemd voor pleziervaartuigen. Een nadere definitieomschrijving van het begrip pleziervaartuig ontbreekt echter. Wij zien mogelijkheid om zowel het bedrijf en beroep alsook plezier/recreatie samen te voegen in één begrip: 'bedrijfsvaartuig'. Wij stellen voor een nieuw artikel 1.7 toe te voegen aan het begrippenkader: 'bedrijfsvaartuig':</p> <p>"1.17 Bedrijfsvaartuig  a. niet varend bedrijfsvaartuig:  vaartuig daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zee- of binnenschip, bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten;  b. varend bedrijfsvaartuig:  vaartuig hoofdzakelijk in gebruik ten behoeve van het vervoer van personen en/of goederen of het (op)slepen, of om beschikbaar te worden gesteld aan personen ten behoeve van de varende recreatie;"</p> <p>20. Aansluitend op deze nieuwe begripsbepaling stellen wij voor de huidige bestemming voor pleziervaartuigen zoals opgenomen in planregels 5 en 6, onder d, te vervangen door het begrip bedrijfsvaartuig.</p>	<p>een concreet voorstel hiervoor komen zal dan een beoordeling worden gemaakt.</p> <p>Ook is het niet de opgave om met dit bestemmingsplan recreatie op de pleziervaartuigen toe te staan. Daarom wordt het voorstel met betrekking op het begrip 'bedrijfsvaartuig' niet overgenomen.</p>
	<p>Artikel 2 Wijze van meten</p> <p>21. Voor wat betreft de wijze van meten is met name de vraag wat onder "het peil" moet worden verstaan. Onder artikel 2.4 is opgenomen dat hieronder wordt verstaan: a) "de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld" en b) indien in of op het water wordt gebouwd: "het plaatselijk aan te houden peil". Onduidelijk is wat met het afgewerkte maaiveld wordt bedoeld; kunt u dit nader toelichten?</p>	<p>Artikel 2.4 onder Wijze van meten zal als volgt worden aangevuld/gewijzigd: Afgewerkt maaiveld is de staat van het terrein zoals gelegen direct aansluitend aan het bouwwerk, zoals dat na de voltooiing van de bouw is afgewerkt. De niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk moeten hierbij buiten beschouwing blijven.</p>

	<p>22. Ten aanzien van het plaatselijk aan te houden peil is onduidelijk of steeds de feitelijke hoogte van het water als het peil geldt of dat een gedocumenteerd peil als uitgangspunt dient.</p>	<p>Voor peil wordt de feitelijke hoogte van het water aangehouden. Dit zal worden verduidelijkt in artikel 2.4.</p>
	<p>Artikel 4 "Verkeer"  Artikel 4.1 Bestemmingsomschrijving  23. Wij stellen voor de aanhef van deze bepaling zo te wijzigen, dat alle voor verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor functies die betrekking hebben op een openbare ruimte. Deze aanpassing heeft tot doel te voorkomen dat op deze gronden particuliere kunstwerken (zoals geluidsschermen), parkeervoorzieningen of groenvoorzieningen worden gerealiseerd. Het voorstel is om de aanhef als volgt te wijzigen:</p> <p><i>"De voor verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor functies die betrekking hebben op de openbare ruimte, zijnde: [..]"</i></p> <p>24. De voor verkeer aangewezen gronden worden onder d bestemd voor steigers. Het is onvoldoende duidelijk wat hiermee wordt beoogd. De kade aan de Willem Fenengastraat is bestemd als 'Verkeer', vraag is in hoeverre een steiger nog kan worden geacht zich op de kade te bevinden; dit betreft hooguit de aansluiting op de kade. Een nadere toelichting is wenselijk.</p> <p>25. De voor verkeer aangewezen gronden worden onder j bestemd voor een bijbehorend 'geluid- en luchtscherm'. Uitgangspunt is echter dat de kade (Willem Fenengastraat) wordt vrijgemaakt van illegale bebouwing, groen en voorzieningen, zodat er weer zicht op het water ontstaat en de relatie tot het water wordt hersteld. Ook het zicht op de woonarken is daarbij kenmerkend. Het neerzetten van schermen doet afbreuk aan dit doel. Deze functiebepaling leidt tot rechtsonzekerheid. Wij verzoeken u deze functiebepaling onder j. dan ook te schrappen, ten minste voor het plandeel Willem Fenengastraat.</p>	<p>De gemeente heeft er binnen de bestemming 'verkeer' expliciet voor gekozen om meer toe te staan dan alleen gronden die bestemd zijn voor functies die betrekking hebben op de openbare ruimte. Voorgestelde wijziging wordt daarom niet overgenomen.</p> <p>Binnen de bestemming 'verkeer' zal het voor de woonbootbewoners mogelijk zijn op een goede en veilige manier hun woonboot op en af te komen. De bestemmingsomschrijving zal hierop worden aangepast. Ook zal hierin worden verduidelijkt dat afmeervoorzieningen voor woonboten en fiets- en scooterstallingen worden toegestaan.</p> <p>Het bijbehorende 'geluid- en luchtscherm' onder j van de voor verkeer aangewezen gronden is niet bedoeld om een scherm toe te staan tussen de woonboten en de kade. Omschrijving in het plan is beoordeeld als voldoende.</p>
	<p>Artikel 4.3 Nadere eisen  26. Onder 3.2.2. is bepaald dat het college van burgemeester en wethouders bij de toepassing van de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen toetst of geen</p>	<p>Artikel 4.3 zal zoals gevraagd worden aangevuld.</p>

	<p>aantasting zal plaatsvinden van: a) de verkeersveiligheid, b) de externe veiligheid, en c) de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.</p> <p>27. Wij stellen voor hieraan toe te voegen onder d. <i>"andere functies en bestemmingen in en in de buurt van het plangebied"</i></p> <p>28. Het is immers in het belang van de ruimtelijke ordening dat geen aantasting plaatsvindt van andere functies en bestemmingen binnen het plangebied, waaronder de ontwikkeling van de percelen van Reclamant.</p>	
	<p>Artikel 5 Water Artikel 5.9 Bestemmingsomschrijving 29. Zoals hiervoor vermeld stellen wij voor dat de voor water aangewezen gronden mede worden bestemd voor horeca.</p> <p>30. Wij stellen voor de voor water aangewezen gronden die onder d. zijn bestemd voor pleziervaartuigen, te vervangen door 'bedrijfsvaartuigen'.</p>	<p>Zoals eerder genoemd valt dit niet onder de opgave voor dit bestemmingsplan.</p>
	<p>Artikel 5.4 Wijzigingsbevoegdheid 31. Met het oog op eventuele meer in de toekomst gelegen plannen op het water, denk aan horeca, creatieve industrie of recreatie, is het onwenselijk het college van burgemeester en wethouders zonder meer de mogelijkheid te bieden het plan te wijzigen ten behoeve van het verwijderen of het wijzigen van de aanduiding 'ligplaats' indien de betreffende ligplaats twee jaar niet in gebruik is geweest.</p> <p>32. Wij stellen voor het artikel als volgt te wijzigen: <i>"Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan te wijzigen ten behoeve van het verwijderen of wijzigen van de aanduiding 'ligplaats', niet zijnde een open ligplaats, indien deze ligplaats minstens twee jaar niet feitelijk in gebruik is geweest als gevolg waarvan het goede woon- en leefklimaat wordt aangetast dan wel dreigt te worden aangetast."</i></p>	<p>Een ongebruikte ligplaatsaanduiding op de verbeelding leidt volgens de gemeente niet tot een aantasting van een goede woon- en leefklimaat. Daarom ziet de gemeente geen aanleiding om artikel 5.4 zoals gevraagd te wijzigen.</p>

	<p>b. Plantoelichting Hoofdstuk 2 Planbeschrijving</p> <p>33. Onder 'kades' wordt vermeld dat in de praktijk de kades deels illegaal in gebruik zijn genomen als tuin en in de meeste gevallen ook illegaal zijn bebouwd.</p> <p>34. Iedere private ingebruikname van de openbare kade is echter illegaal. Wij verzoeken u dan ook het woord 'deels' uit de toelichting te schrappen, dan wel deze passage zodanig te expliciteren dat duidelijk wordt dat voor de kade aan de Willem Fenengastraat geldt dat deze geheel illegaal in gebruik is genomen en dat ook de bebouwing op deze kade illegale bebouwing betreft.</p>	<p>In hoofdstuk 2 (Planbeschrijving) van de toelichting zal de tekst zodanig aangepast worden dat duidelijk benoemd wordt dat daar waar kades in gebruik genomen zijn op een manier die niet in overeenstemming is met het huidige bestemmingsplan dit illegaal is.</p>
	<p>Hoofdstuk 3 Beleidskader</p> <p>35. Onder 'gemeentelijk beleid' staat in de één-na-laatste alinea het volgende:</p> <p><i>"Om de visie tot uitvoering te brengen moeten investeringen worden gedaan en financiële afspraken worden gemaakt met ontwikkelende partijen. Die afspraken gaan onder andere uit van het activeren van de Duivendrechtsevaart en uit laten groeien tot een van de dragers van de Werkstad door de kade vrij te maken van bebouwing en woonboten te verwerven. Waar de kade vrij wordt gemaakt gebeurt dat in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan."</i></p> <p>36. Deze passage schept in de optiek van Reclamant de verkeerde verwachtingen; de suggestie wordt gewekt dat bewoners redelijkerwijs mogen verwachten dat (financiële) afspraken worden gemaakt alvorens ontwikkelende partijen dan wel de gemeente de kades vrijmaken. Op grond van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan is het vrijmaken van de illegaal in gebruik genomen kades echter verplichten kan de gemeente hiertoe handhavend optreden. (Financiële) afspraken zijn in dit kader niet aan de orde.</p> <p>37. Daarnaast merken wij op, dat van een gedeeltelijk vrijmaken van de kade aan de Duivendrechtsevaart tussen de A10 en de metrolijn, geen sprake is. Die kade wordt volledig vrijgemaakt. Wij verzoeken u het woord "Waar" in de zin "Waar de kade wordt vrijgemaakt" te schrappen en de betreffende zin als volgt te herformuleren:</p>	<p>In hoofdstuk 3 (Beleidskader) wordt de beschrijving van het gemeentelijk beleid als volgt aangepast: "Om de visie tot uitvoering te brengen moeten investeringen worden gedaan en financiële afspraken worden gemaakt met ontwikkelende partijen. Die afspraken gaan onder andere uit van het activeren van de Duivendrechtsevaart en deze uit te laten groeien tot een van de dragers van de Werkstad door de kade vrij te maken van bebouwing en bepaalde woonboten te verplaatsen naar een andere locatie. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan."</p>



	<i>"De kade wordt vrijgemaakt en dat gebeurt in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan."</i>	
	<p>Hoofdstuk 3 Beleidskader</p> <p>38. In ditzelfde hoofdstuk staat ook het volgende:</p> <p><i>"Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Dit zal niet in één keer gebeuren omdat de kades nog grotendeels in gebruik zijn."</i></p> <p>39. In combinatie met het eerdere citaat geeft dit een onduidelijk en onbestemd beeld. Immers, zodra het bestemmingsplan in werking treedt zal de kade worden vrijgemaakt. Dat dit niet in één keer zou gebeuren is niet te volgen, aangezien de gehele kade aan de Willem Fenengastraat illegaal wordt gebruikt, zonder onderscheid. Wij verzoeken u nader toe te lichten wat de planning is voor handhaving ten aanzien van de kade Willem Fenengastraat en de zin <i>"Dit zal niet in één keer gebeuren omdat de kades nog grotendeels in gebruik zijn."</i> te schrappen uit de plantoelichting.</p>	<p>Het openbaar maken van de kades waar in de planbeschrijving in hoofdstuk 2 over wordt gesproken betreft niet alleen de kade aan de Willem Fenengastraat. Het is mogelijk dat niet al deze locaties op hetzelfde moment openbaar gemaakt worden. De zinsnede zal echter worden aangepast naar: <i>"Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners."</i></p>

## Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten;

- De begripsbeschrijving van bouwwerk wordt aangepast als volgt: *"elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die is bedoeld om ter plaatse te functioneren"*
- De begripsbeschrijving van woonboot wordt aangepast als volgt: *"een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, geschikt om ter plaatse als woning te functioneren"*
- Het begrip 'Horeca' wordt opgenomen in de begripsbepalingen.
- Artikel 2.4 onder Wijze van meten zal als volgt worden aangevuld/gewijzigd: Afgewerkt maaiveld is de staat van het terrein zoals gelegen direct aansluitend aan het bouwwerk, zoals dat na de voltooiing van de bouw is afgewerkt. De niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk moeten hierbij buiten beschouwing blijven. Voor peil wordt de feitelijke hoogte van het water aangehouden.
- Artikel 4 Verkeer onder 4.3.2 wordt onder d aangevuld met: *"andere functies en bestemmingen in en in de buurt van het plangebied"*

- Binnen de bestemming 'verkeer' zal het voor de woonbootbewoners mogelijk zijn op een goede en veilige manier hun woonboot op en af te komen. De bestemmingsomschrijving zal hierop worden aangepast. Hiervoor zullen de regels onder artikel 4 Verkeer worden aangevuld zodat daar afmeervoorzieningen voor woonboten en fiets- en scooterstallingen worden toegestaan.
- In hoofdstuk 2 (Planbeschrijving) van de toelichting zal de tekst zodanig aangepast worden dat duidelijk benoemd wordt dat daar waar kades in gebruik genomen zijn op een manier die niet in overeenstemming is met het huidige bestemmingsplan dit illegaal is.
- In hoofdstuk 3 (Beleidskader) wordt de beschrijving van het gemeentelijk beleid als volgt aangepast:  
*"Om de visie tot uitvoering te brengen moeten investeringen worden gedaan en financiële afspraken worden gemaakt met ontwikkelende partijen. Die afspraken gaan onder andere uit van het activeren van de Duivendrechtsevaart en deze uit te laten groeien tot een van de dragers van de Werkstad door de kade vrij te maken van bebouwing en bepaalde woonboten te verplaatsen naar een andere locatie. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan."*
- Aanpassing H2 *"Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners."*

Naam	Inhoud	Reactie gemeente
Reclamant 5 2021-018958	- De bedoeling is om de woonboten van de Van der Madeweg naar de Pieter Braaijweg te slepen en daar aan de kade of aan de steiger te leggen. Ik ben het hier niet mee eens. Op een paar meter afstand worden namelijk groten zandboten geleegd. Ik weet niet of degene dit bedacht heeft ooit op een bootje heeft gestaan waarmee een boot wordt gelost. Ik kan u vertellen dat wordt een circus qua heen en weer geschommel.	Voor effecten zoals schommelen door bewegingen van zandboten is advies ingewonnen bij een adviseur. Deze heeft verklaard dat de woonboten onafhankelijk van een steiger deugdelijk en veilig afgemeerd zijn bijvoorbeeld met een pallen/paalbeugelsysteem, zij weinig tot geen hinder zullen ervaren. Het advies zal als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen.
	- Waar deze woonboten nu nog in de luwte liggen naast de betoncentrale, komen deze straks aan de achterzijde van de betoncentrale bij de zandhopen te liggen. Met een beetje wind stuift dit zand allemaal op en landt op de boten. Ik kan mij niet voorstellen dat dit bevorderlijk is voor de gezondheid van de bewoners en ook buiten zitten wordt dan erg vervelend. In het ontwerp bestemmingsplan wordt aangegeven dat over het stofgehalte geen klachten bekend zijn. Waar is dit op gebaseerd? Op dit moment liggen er namelijk geen woonboten tegenover de betoncentrale op de Pieter Braaijweg. Ik vraag mij af of hier rekening mee gehouden is. Want hoe kan je het feit dat er geen klachten zijn, meenemen als pro als de grond voor deze klachten er nooit geweest is.	Om de ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg positief te kunnen bestemmen moet de gemeente onderbouwen dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Dit heeft zij gedaan door het laten uitvoeren van diverse onderzoeken ter hoogte van de nieuwe ligplaatsen, bijvoorbeeld naar luchtkwaliteit, geur en stof. De conclusie van deze onderzoeken zijn dat geur, luchtkwaliteit en stof geen belemmeringen vormen voor het positief bestemmen van de Pieter Braaijweg. Het niet bekend zijn van klachten over stof is in dit onderzoek niet de voornaamste reden dat geconstateerd wordt dat er geen belemmeringen zijn. Dit is gebaseerd op het goed naleven van de voorschriften die aan het bedrijf hierover zijn opgelegd.
	- Ook zie ik het idee van een steiger niet zitten. Mocht ik naar de Pieter Braaijweg versleept worden, dan willen de bewoners hun privacy zoveel mogelijk waarborgen. Dit valt niet te realiseren als op twee meter afstand de buurman/-vrouw naar binnen kan kijken. Het gebrek aan afstand van elkaar zorgt voor geluidsoverlast. Hier heb je geen last van als je aan de kade ligt. Tevens wordt het	De ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg komen niet te liggen aan een steiger, maar direct aan de kade. Van een gezamenlijke steiger is dus ook geen sprake. Op dit moment liggen de woonboten aan de Van der Madeweg zeer dicht op elkaar. In de situering aan

	<p>hout van een steiger mega glad als het heeft geregend et cetera. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.</p>	<p>de Pieter Braaijweg zal de woonboot op grotere afstand van burens komen te liggen. Dit betekent een betere positie op het gebied van privacy en kansen op geluidsoverlast van burens.</p>
	<p>- Mijn grootste grief is dat de woonbootbewoners al negen jaar in onzekerheid leven. Tevens is het ontwerp bestemmingsplan niet voorzien van handtekeningen vanuit de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel. Als de woonboten naar de Pieter Braaijweg verplaatst worden, is er geen zekerheid dat ze na vijf jaar een vaste ligplaats heb. Mocht dit ontwerp bestemmingsplan onverhoopt toch uitgevoerd worden, wil reclamant dat de bewoners hiervan een schriftelijke bevestiging en schriftelijk bewijs van zekerheid van een vaste ligplaatsvergunning krijgen.</p>	<p>Bij het in werking treden van het bestemmingsplan is direct de positieve bestemming aan de Pieter Braaijweg geregeld. Dit is niet iets dat in de komende vijf jaar nog gedaan moet worden. Deze (maximaal) vijf jaar worden enkel gebruikt om de kade aan de Pieter Braaijweg in te richten voor woonboten en de verplaatsing. In overleg met Amsterdam, de woonbootbewoners en de gemeente wordt een transparante overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nutsvoorzieningen en verhuiskosten opgesteld. Deze wordt de woonbootbewoners aangeboden voorafgaand aan behandeling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Ouder-Amstel.</p>
	<p>- Met het nieuwe ontwerp bestemmingsplan voelt het alsof de woonbootbewoners in een hoekje weggestopt word. Er hebben op dit moment goede ligplaatsen mét tuin. Er zijn tal van keren andere ligplaatsen geopperd. Aangezien de gemeente genoeg water tot zijn beschikking heeft, kan een andere ligplaats ook gerealiseerd worden. Reclamant wil dat de woonbootbewoners een gelijkwaardige ligplaats aangeboden krijgen met vaste ligplaatsvergunning.</p>	<p>Zoals in de memo van 26 februari 2019 ook is aangegeven, heeft de gemeente diverse onderzoeken in eigen water uitgevoerd op zoek naar mogelijke alternatieve locaties. Zo zijn de Bullewijk, de Holendrechteweg en verdere mogelijkheden binnen de Duivendrechtsevaart, zoals voor de GVB-locatie onderzocht. Helaas bleken deze alternatieven geen mogelijkheden te bieden. Dit is de woonbootbewoners gepresenteerd op 26 juni 2019. Daarin is ook aangegeven dat onderzoek bij de buurgemeenten ook niet heeft geleid tot beschikbare ligplaatsen. Enige mogelijkheid voor de woonboten ten zuiden van de A10 is, zo is deze avond ook gemeld, aan de kade aan de Pieter</p>

		<p>Braaijweg. Op deze locatie kan de gemeente middels dit bestemmingsplan een permanente positieve bestemming realiseren. Op deze locaties wordt het daarmee ook mogelijk een ligplaatsvergunning aan te vragen.</p> <p>De in gebruik genomen gronden als tuin zijn niet toegestaan vanuit het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid en wordt ook niet toegestaan in het voorliggende nieuwe bestemmingsplan. Hiervoor wordt na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan een handhavingstraject opgestart. Wel heeft de gemeente besloten de mogelijkheid te bieden de (illegale) tuin voor een deel te compenseren middels een door de woonbootbewoners aan te schaffen terrasboot op de positief bestemde locaties.</p>
	<p>Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan NL.IMRO.0437.BPDdrechtsevaart-ON01.</p> <p>Naar aanleiding van het voorstaande verzoek ik u, met inachtneming van mijn zienswijze, het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen of gewijzigd vast te stellen, namelijk dooreen alternatief te bieden. Ik ben op de hoogte van het feit dat er in de Duivendrechtsevaart in Amsterdam, 11 ligplaatsen vrijkomen. Hiervan zijn er bij mijn weten al 5 vergeven. Deze ligplaatsen zijn gelegen vanaf het Meertens instituut tot aan het Mercure hotel. Reclamant zou willen dat de woonbootbewoners voor één van deze ligplaatsen in aanmerking komen. Dan hebben zij de zekerheid dat ze niet na vijf jaar zonder ligplaatsvergunning komen te zitten.</p>	<p>In overleg met gemeente Amsterdam over genoemde locaties aan haar zijde van de Duivendrechtsevaart heeft Amsterdam aangegeven dat deze plekken niet beschikbaar zijn.</p> <p>Met dit bestemmingsplan kan de zekerheid van een vaste positieve plek op de Pieter Braaijweg worden gerealiseerd. Daarmee wordt voor gevraagde zekerheid gezorgd.</p>

### Conclusie

Advies m.b.t. effecten door bewegingen van zandboten wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Verder leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Naam	Inhoud	Reactie gemeente
<p>Reclamant 6 2021-019264</p>	<p>Alle illegale woonboten die in de vaart lagen hadden binnen no time een vervangende ligplaats in Amsterdam Noord, sommige zelfs die er pas een jaar lagen.</p> <p>Welnu heeft de gemeente een plan voor de woonbootbewoners gemaakt, zij krijgen voor de aankomende 5 jaar een tijdelijke ligplaats vergunning op de Van der Madeweg en na deze 5 jaar moeten ze verhuizen naar de Pieter Braaijweg. Op het gedeelte waar ze komen te liggen heeft de betoncentrale geen omheining of muur, dit houdt in dat dit slecht voor de gezondheid van de woonbootbewoners is, en elke dag poetsen (geloof mij er komt op die plek heel veel stof vrij). Zij hebben nu een grote tuin met veel ruimte rondom, en gaan er qwa uitzicht, ruimte, vrijheid, en zon gigantisch op achteruit. Over uiteindelijke waarde nog maar niet te spreken.</p> <p>Wat gebeurt er als we over 5 jaar niet naar de Pieter Braaijweg kunnen? Bijvoorbeeld, er gaat iemand in beroep (ze komen ten slotte bij een tental bedrijven voor de deur die allemaal moeten instemmen, of er komt een nieuwe raad die het plan niet meer ziet zitten (5 jaar is tenslotte lang) en zo zijn er natuurlijk nog tal van redenen waardoor het uit eindelijk niet door zou kunnen gaan.</p> <p>De woonbootbewoners zitten ondertussen in veel clubjes van woonboot eigenaren en hebben al veel gezien, gehoord, en meegemaakt. Het feit is dat als zij door 1 of andere reden niet naar de Pieter Braaijweg kunnen dat ze met lege handen staan en recht hebben op niets.</p> <p>De gemeente zegt nu dat ze er alles aan doen maar er zijn heel veel gevallen waar dit uiteindelijk toch het geval is geweest, ik heb het persoonlijk meegemaakt met mijn neef in Amsterdam Noord, deze lag voor de nieuwe woonwijk de bongerd, hem werd een tijdelijke ligplaats aangeboden voor 1 jaar, daarna mocht hij weer</p>	<p>Bij de vaststelling van bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid was voor de meeste woonboten in de Duivendrechtsevaart een positieve bestemming opgenomen. De woonboten die op dat moment als illegaal waren aangemerkt zijn kort na vaststelling van dat bestemmingsplan verplaatst naar alternatieve ligplaatsen in Amsterdam. Op dit moment zijn er in Amsterdam geen ligplaatsen beschikbaar om aan te bieden aan de woonboten ten zuiden aan de A10 die vanuit de Ruimtelijke Economische Visie voor Werkstad OverAmstel op een locatie liggen die vrijgemaakt moet worden van woonboten.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan wordt voor de woonboten aan de Van der Madeweg en Spaklerweg een positieve bestemming opgenomen aan de Pieter Braaijweg. Op het moment dat de raad het ontwerpbestemmingsplan vaststelt wordt dit vastgelegd. Wanneer het bestemmingsplan in werking treedt kan de kade aan de Pieter Braaijweg gereed gemaakt worden voor de verplaatsing. Het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt hangt af van een mogelijke bezwaar- en beroepsprocedure.</p> <p>De tijd van de voorlopige bestemming op de locatie van de Van der Madeweg is bedoeld om te gebruiken om de Pieter Braaijweg in te richten en gereed te maken voor woonboten en de verplaatsing te realiseren.</p>

	<p>terug naar zijn oude plek, dit bleek echter niet meer mogelijk te zijn en hij stond met lege handen (woont nu uit verdriet en financiële nood in Friesland).</p> <p>Als de woonbootbewoners er mee door zouden gaan moet er ook zeker een driehoeks contract worden getekend door de gemeente Amsterdam, Ouder-Amstel en de woonbooteigenaren, waarin staat vermeld dat ze definitief WEL naar de Pieter Braaijweg kunnen, en zo niet er een oplossing wordt gezocht, dit kan door een andere ligplaats of een financiële regeling (uitkopen) maar wel binnen de aankomende 5 jaar anders zitten ze over 5 jaar weer met een probleem en kunnen ze weer 5 jaar wachten.</p>	<p>Met dit bestemmingsplan wordt dus voor de woonboten in één keer de voorlopige bestemming aan de Van der Madeweg en Spaklerweg én een positieve bestemming vastgesteld op de Pieter Braaijweg. Na vaststelling kan dit niet zomaar veranderen. Daarmee geeft het de zekerheid dat de woonboten aan de Van der Madeweg in de toekomst van een positief bestemde ligplaats aan de Pieter Braaijweg verzekerd zijn.</p> <p>Om de ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg positief te kunnen bestemmen moet de gemeente onderbouwen dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Dit heeft zij gedaan door het laten uitvoeren van diverse onderzoeken ter hoogte van de nieuwe ligplaatsen, bijvoorbeeld naar luchtkwaliteit, geur en stof. De conclusie van deze onderzoeken zijn dat geur, luchtkwaliteit en stof geen belemmeringen vormen voor het positief bestemmen van de Pieter Braaijweg.</p> <p>De in gebruik genomen gronden als tuin zijn niet toegestaan vanuit het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid en wordt ook niet toegestaan in het voorliggende nieuwe bestemmingsplan. Hiervoor wordt na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan een handhavingstraject opgestart. Wel heeft de gemeente besloten de mogelijkheid te bieden de (illegale) tuin voor een deel te compenseren middels een door de woonbootbewoners aan te schaffen terrasboot op de positief bestemde locaties.</p>
--	--	---

		<p>De nieuwe locatie aan de Pieter Braaijweg ligt aan de zuidkant van een kade. Bebouwing ten noorden is hierdoor (vanwege de stand van de zon) niet relevant. Bebouwing aan de overkant van het water bevindt zich met meer dan 50 meter afstand op zodanige afstand, dat een effect op de bezonning van de daar aanwezige bebouwing op voorhand uitgesloten kan worden. De bouwhoogte is vooral 2-laags (maximaal 12 meter conform bestemmingsplan). Onderzoek naar bezonning wordt dan ook niet nodig geacht.</p> <p>In overleg met Amsterdam, de woonbootbewoners en de gemeente wordt een transparante overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nutsvoorzieningen en verhuiskosten opgesteld. Ook onzekerheid over het onherroepelijk worden en wisseling van bevoegde betrokkenen zal hierin worden meegenomen. Deze wordt de woonbootbewoners aangeboden voorafgaand aan behandeling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Ouder-Amstel.</p>
--	--	---

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.



Naam	Inhoud	Reactie gemeente
Reclamant 7 2021-019481	Ik vraag de raad dit bestemmingsplan te verwerpen omdat het gebruiken van een bestemmingsplanprocedure een oneigenlijk gebruik van middelen is om bewoners te dwingen te verhuizen.	Bestemmingsplan is een ruimtelijk juridisch instrument dat niet op zichzelf gebruikt kan worden als verplichting om bewoners te laten verhuizen. Het is wel één van de stappen die de gemeente moet zetten om dit te kunnen doen. Andere stappen zijn bijvoorbeeld met bewoners in gesprek gaan, zoals tijdens informatieavonden, met de wethouder en door middel van memo's is gedaan en het aanbieden van een in juridische zin gelijkwaardig alternatief wat nu met de locatie aan de Pieter Braaijweg wordt gedaan. Dit bestemmingsplan is ook bedoeld om rechtszekerheid te bieden voor de bewoners van de woonboten (zie ook volgende reactie).
	In een gesprek met de wethouder is er teveel onduidelijk gebleven over hoe de toekomst voor de bewoners er uit komt te zien.  1-Er kan geen antwoord worden gegeven of en hoeveel erfpacht de bewoners kunnen verwachten.	In overleg met Amsterdam, de woonbootbewoners en de gemeente wordt een transparante overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nutsvoorzieningen en verhuiskosten opgesteld. Deze wordt de woonbootbewoners aangeboden voorafgaand aan behandeling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Ouder-Amstel.
	2-Uit mond van de wethouder is mij verteld dat we in aanmerking konden komen voor nieuw te creëren ligplaatsen in de Nieuwe Kern en nu komen wij er niet voor in aanmerking. Dat is een breuk in het vertrouwensbeginsel.	De woonboten ten zuiden van de A10 inclusief de locatie aan de Pieter Braaijweg zijn gelegen binnen een gezoneerd industrieterrein. In alle communicatie vanuit de gemeente is altijd aangegeven dat de alternatieve locatie aan de Pieter Braaijweg onderzocht is voor de woonboten ten zuiden van de A10. Deze locatie is voor de woonboten ten noorden van de A10 geen optie, omdat het vanuit wetgeving (wet geluidhinder) niet

		is toegestaan nieuwe woonboten op het gezoneerde industrieterrein te brengen. Voor deze woonboten moest dus gezocht worden naar een andere locatie.
	3- Op het moment van dit schrijven is er zelfs nog geen uitspraak gedaan in het hoger beroep over APV 5.25 en kan zelfs dat alsnog teniet gedaan worden waardoor het aannemen van dit bestemmingsplan volstrekt overbodig is.	Inmiddels is de uitspraak van de Raad van State ontvangen (19 mei 2021). Hierin is de aanpak van de gemeente en de inhoud van het nieuwe bestemmingsplan bevestigd.
	4- De raad heeft ons zelf de huidige ligplaatsen toegewezen op grond van persoonlijk overgangsrecht.	Het is nooit de bedoeling geweest van de raad om de huidige woonboten onder het persoonlijke overgangsrecht te brengen. In 2013 werd bestemmingsplan Amstel Business Plan Zuid vastgesteld. Hierin werd voor bijna al de huidige woonboten in de Duivendrechtsevaart een positieve bestemming opgenomen. Door ingediend beroep werd echter een deel van dit bestemmingsplan door de Raad van State geschrapt waardoor alle woonboten onder het persoonsgebonden overgangsrecht van dit bestemmingsplan zijn komen te vallen. Er was namelijk in dit bestemmingsplan geen andere mogelijkheid opgenomen dan persoonsgebonden overgangsrecht.
	5-De ligplaatsen die de gemeente voor ogen heeft aan de Pieter Braaijweg betekenen een verlies van reeds opgebouwde rechten, privacy, opslag en veiligheid waarvoor wij op geen enkele manier gecompenseerd worden. De status van officiële ligplaats is een doekje voor het bloeden en een dooddoener in de discussie.	De in gebruik genomen gronden als tuin zijn niet toegestaan vanuit het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid en wordt ook niet toegestaan in het voorliggende nieuwe bestemmingsplan. Hiervoor wordt na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan een handhavingstraject opgestart. Voor de compensatie van de huidige locatie onder persoonsgebonden overgangsrecht een positief bestemde locatie aan de Pieter Braaijweg verzorgd. De positieve bestemming op die locatie geeft de woonbootbewoners meer rechten geeft dan het persoonsgebonden overgangsrecht in de huidige

		situatie. Daarnaast heeft de gemeente besloten de mogelijkheid te bieden de (illegale) tuin voor een deel te compenseren middels een door de woonbootbewoners aan te schaffen terrasboot op de positief bestemde locaties.
	<p>6- De verantwoordelijke medewerkers zijn in gebreke gebleven door deze zes woonschepen te negeren in hun beleidsvorming en er op deze manier een sluitpost van te maken. De onmacht van uw medewerkers om tot een goede oplossing te komen mag geen reden zijn de bewoners op deze manier tekort te doen.</p> <p>Ik roep de raad op haar verantwoordelijkheid te nemen en de verantwoordelijken er op aan te spreken.</p>	Met dit bestemmingsplan wordt voor de woonboten in één keer de voorlopige bestemming aan de Van der Madeweg en de Spaklerweg en een positieve bestemming vastgesteld op de Pieter Braaijweg. Daarmee geeft het de zekerheid dat de woonboten aan de Van der Madeweg en Spakerweg in de toekomst van een positief bestemde ligplaats aan de Pieter Braaijweg verzekerd zijn.
	<p>Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het bovengenoemde ontwerp bestemmingsplan.</p> <p>Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik de raad het bestemmingsplan niet vast te stellen.</p>	Beoordeling van de punten uit de zienswijze geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Naam	Inhoud	Reactie gemeente
Reclamant 8 2021-019795	Regels: 5.2.2. Geen erfafscheidingen toegestaan op drijvend terras. Betekent dat het kleinkind van de woonbootbewoner er niet kan spelen.	5.2.2 van de regels is aangepast zodat een erfafscheiding van één meter wordt toegestaan.
	<p>Hfdst. 2 Planbeschrijving <i>Voorgaande bestemmingsplan.</i> In 1969 lag Reclamant al op de huidige ligplaats; nog voordat er überhaupt een bestemmingsplan bestond. Bij het vervaardigen van het bestemmingsplan 'Industriegebied Amstel 1977' had zijn woonark ingetekend moeten worden. HUISWERK</p> <p><i>Openheid en verbinding met het water.</i> Fraai uitzicht op de vervuilende betoncentrale en vieze achterkanten van bedrijven met de nodige rommel.</p> <p><i>Uit de diverse onderzoeken zou blijken dat de woonboten aan de P. Braaijweg geen belemmering vormen voor bedrijven in de omgeving. Serieus?</i></p> <p>Hfdst. 3 Beleidskader De provincie wil dat de doelen voor een gezond en veilige leefomgeving overeind blijven. Met de meest vervuilende industrie als een betoncentrale op 70 meter afstand. Hoe dan? Buitenveldertbaan, Schiphol ligt precies in het verlengde van de nieuwe locatie. Vanaf daar kijk je recht tegen de buik van het vliegtuig.</p>	<p>Of reclamant al op de huidige ligplaats aanwezig was, is in de voorgaande bestemmingsplannen niet opgenomen. Het vigerend bestemmingsplan is voor ons uitgangspunt. Voor het nieuwe bestemmingsplan moet namelijk worden uitgegaan van het vigerende bestemmingsplan en het ruimtelijk beleid (de Ruimtelijke Economische Visie voor Werkstad OverAmstel (2017). Hierop heeft u destijds zienswijze kunnen indienen. Daarop is de koers meer richting gegeven met de Richtlijnen Werkstad OverAmstel (2019). Over de inhoud hiervan zijn de woonbootbewoners geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld te reageren.)</p> <p>Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is de gemeente verplicht haar keuzes hierin ruimtelijk te onderbouwen ("een goede ruimtelijke ordening").</p> <p>Om de ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg positief te kunnen bestemmen moet de gemeente onderbouwen dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Dit heeft zij gedaan door het laten uitvoeren van diverse onderzoeken bijvoorbeeld naar luchtkwaliteit geur en stof ter hoogte van de nieuwe ligplaatsen. De conclusie van deze onderzoeken zijn dat geur, luchtkwaliteit en stof geen belemmeringen vormen voor het positief bestemmen van de Pieter Braaijweg.</p>

		Het niet bekend zijn van klachten over stof is in dit onderzoek niet de voornaamste reden dat geconstateerd wordt dat er geen belemmeringen zijn. Dit heeft meer te maken met de reeds aan het bedrijf opgelegde voorschriften hierover en het goed naleven van deze voorschriften.
	<p>Hfdst. 3 Beleidskader</p> <p><i>Fietsroute langs de P. Braaijweg. Via openbare reeds aanwezige weg? Of moet deze ten koste van parkeerplaatsen of groenstrook gerealiseerd worden?</i></p> <p>ANTWOORD. Dit gaat ook de bedrijven aldaar aan.</p> <p><i>Verloedering aan de Duivendrechtsevaart door kadebebouwing. Waar dan? Alle erfafscheidingen zien er keurig uit.</i></p> <p><i>Horecagelegenheid op de kop van de zijtak. Van welk soort? Hooguit koffiehuis welke zal moeten sluiten na 20:00 uur, anders komt er nog meer geluidsoverlast in het gebied. Door de bouw hiervan zal het water nog steeds niet bereikbaar zijn; geen openheid dus.</i></p>	<p>Voor de inrichting van de openbare ruimte moet nog een definitief plan worden gemaakt. Daarin zal ook gekeken worden naar verdeling van de ruimte over onder andere het fietspad, parkeerplaatsen en groenstrook. Binnen de bestemming verkeer zijn al deze invullingen mogelijk. Uitwerking van dat plan heeft geen invloed op het bestemmingsplan en wordt hierin verder ook niet verder behandeld.</p> <p>De tekst betreffende verloedering heeft geen directe betrekking op de kadebebouwing van de woonboten. In het ruimtelijk beleid is de ambitie om meer openbare ruimte te maken. Dit betekent de hekken en bebouwing te verwijderen en de toegankelijkheid te vergroten.</p> <p>Op dit moment voorziet dit bestemmingsplan nog niet in de mogelijkheid tot het vestigen van horeca in de kop van de zijtak. Mocht zich in de toekomst een ontwikkelaar melden die dit hier wil ontwikkelen zal het bestemmingsplan op die locatie aangepast moeten worden. Daarin zal ook het soort horeca worden uitgewerkt.</p>
	Hfdst. 4 Omgevingsaspecten 4.1	Zie de beantwoording van het tweede punt.

	<p><i>Ter plaatste van de woonboten een goed woon- en leefmilieu garanderen. Met een betoncentrale op 50 meter afstand; Heet dit 'goede ruimtelijke ordening'?</i></p> <p>4.5 <i>Er zouden momenteel geen problemen wat betreft verkeer en parkeren zijn. Is er iemand wezen kijken daar? Alleen in het weekend kun je nu nog parkeren. Na realisatie van het hotel en horeca is dit ook voorbij.</i></p> <p>4.6 <i>Er zou geen invloed van golfbewegingen zijn. Als het stormt staan er koppen op het water en komt er soms water over de kade heen. Er worden geen golven veroorzaakt door scheepvaart. Klopt, maar ze produceren des te meer schroefwater door manoeuvreren. Vol voor- en achteruit slaan. Wel eens gezien? En wat te denken van de waterverplaatsing bij elk 'hapje' uit het ruim. Ligging zeer gunstig....?? Onbestaanbaar!!!</i></p> <p>4.7 <i>Toetsingskaders en grenswaardes kunnen door 'bevoegd gezag' als het hun beter uitkomt worden verhoogd. Daardoor ontstaat een onacceptabel woon- en leefklimaat. Onbestaanbaar!!</i></p> <p><i>Alternatieve locatie ligt 50m van de kop kade Spaklerweg en is nodig om het zicht en beleving van het water mogelijk te maken. Maar daar gaat een horecagelegenheid komen. Welk zicht op het water hebben we het dan over?</i></p> <p><i>Woonboten op gezoneerd Industrierrein zijn volgens de wet niet gevoelig voor industrielawaai. Dus geen knelpunt om ligplaatsen te realiseren. Waarom dan dit onderzoek? En waarom derhalve een geluiddemper bij Beamix voorstellen.</i></p> <p><i>De vergelijking tussen huidige en nieuwe ligplaats, waarbij men stelt dat er op huidige locaties deels veel hogere geluidsbelastingen optreden is absurd. Op de nieuwe locatie is niet alleen overlast van de grijper van de kraan die tegen de wand van het schip bots, maar ook het schrapen in datzelfde schip.</i></p>	<p>In de bij ons bekende onderzoeken betreffende de parkeerdruk zijn geen problemen in het gebied bekend. Daarom is de zin: "Er zijn momenteel geen problemen." verwijderd uit de toelichting hoofdstuk 4.5.</p> <p>Mogelijk is het parkeeronderzoek inmiddels achterhaald. In 2022 zal gemeente Ouder-Amstel een nieuw parkeerbeleid gaan opstellen waarin dit gebied meegenomen zal worden om dit te controleren.</p> <p>Bovenstaande heeft verder geen invloed op de toelichting en de regels. Daarnaast wordt er met dit bestemmingsplan niets mogelijk gemaakt dat invloed heeft op de parkeersituatie.</p> <p>Voor effecten zoals schommelen door (schroef) bewegingen, manoeuvreren een leeghappen van zandboten is advies ingewonnen bij een adviseur. Deze heeft verklaard dat de woonboten onafhankelijk van een steiger deugdelijk en veilig afgemeerd zijn bijvoorbeeld met een pallen/paalbeugelsysteem, zij weinig tot geen hinder zullen ervaren. Het advies zal als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen.</p> <p>Dat het bevoegd gezag in bepaalde omstandigheden toetsingskaders en grenswaarden kunnen aanpassen is bij wet vastgelegd.</p> <p>Hoewel woonboten volgens de wet geluidhinder op een industriegebied niet hoeven worden getoetst is het wel aan de gemeente om te onderbouwen dat</p>
--	--	--

	<p>Verder worden er ook schepen met cement gelost. Daarbij worden zeer luide knallen (27x) per half uur gedurende een hele ochtend met behulp van de pompboot 'Dorus' geproduceerd. Op huidige ligplaats van Reclamant al niet om aan te horen, laat staan op 70m afstand met Z-ZW wind.</p> <p><i>Lawaai van de A10 en treinverkeer zijn getoetst. Waar zijn de geluidstoetsen van de vele betonvrachtwagens die af en aan rijden en van de te lossen schepen?</i></p> <p>4.8 <i>Luchtkwaliteit hoeft niet getoetst te worden, omdat de locatie binnen de grenzen van de Werkstad ligt en vanwege persoonsgebonden overgangsrecht. De luchtkwaliteit is daar zeer slecht en niet alleen vanwege stofhinder, (waarover straks welzeker klachten komen) maar wat te denken van de vrachtwagens dit de beton afvoeren en de schepen die zand, grint, stenen en cement aanvoeren en manoeuvreren. Tijdens het lossen draaien de scheepsmotoren overigens continue door. Waarom is dit niet onderzocht. HUISWERK</i></p> <p><i>Stofhinderklachten zijn er niet. Nee, omdat er nu nog niemand woont. De windrichting is over het algemeen Z-ZW, dus waar komen de stofwolken en dieseldampen dan terecht? Precies.</i></p> <p>4.10 <i>Geen uitbreiding stikstofuitstoot? A10 wordt wel weer verbreed. Zuidasdok.</i></p>	<p>bij verplaatsing de woonboten er in (o.a.) geluid niet op achteruit gaan. Om deze reden is toch een geluidsonderzoek uitgevoerd. Conclusie uit het geluidsonderzoek is dat de woonboten op de Pieter Braaijweg een gelijke of zelfs minder geluidbelasting hebben dan op de huidige locatie.</p> <p>Zie verder beantwoording onder tweede punt.</p> <p>Er waren problemen binnen het project Zuidasdok en op dit moment wordt onderzocht hoe dat weer wordt opgepakt. Exacte invulling van dit project en mogelijk bijbehorende verbreding van de A10 en bijbehorende effecten is daarmee nog niet bekend. Dit heeft in ieder geval geen effect op de plannen die de gemeente nu heeft voor het bestemmingsplan. Mocht de verbreding in de toekomst doorgaan en wordt in voorbereiding daarvan wel een effect verwacht op een of meerdere woonboten, dan zal zeker bekeken worden hoe de gemeente daarmee om moet gaan. Hierover zal de gemeente dan uiteraard in gesprek gaan met de betrokkenen bij project Zuidasdok en met de betreffende woonbootbewoners.</p>
	<p>Hfdst. 5 Juridische planopzet</p> <p>5.1 Water – Voorlopig. Van persoonsgebonden- naar algemeen overgangsrecht. UITLEG</p>	<p>In het huidige (vigerende) bestemmingsplan ligt de woonboot aan de Spaklerweg 54 onder persoonsgebonden overgangsrecht. In het nieuwe bestemmingsplan wordt voor deze locatie een voorlopige bestemming van vijf jaar opgenomen. De woonboot valt dan dus niet meer onder persoonsgebonden overgangsrecht. In het ontwerpbestemmingsplan wordt voor de woonboten aan de Spaklerweg en Van der</p>

		<p>Madeweg een ligplaats met een positieve bestemming vastgelegd aan de Pieter Braaijweg. Op het moment dat de raad het ontwerpbestemmingsplan vaststelt wordt dit vastgelegd. Wanneer het bestemmingsplan in werking treedt kan de kade aan de Pieter Braaijweg gereed gemaakt worden voor de verplaatsing. Het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt hangt af van een mogelijke bezwaar- en beroepsprocedure.</p> <p>De vijf jaar van de voorlopige bestemming op de locatie van de Spaklerweg en de Van der Madeweg is bedoeld om te gebruiken om de Pieter Braaijweg in te richten en gereed te maken voor woonboten en de verplaatsing te realiseren.</p> <p>Na vijf jaar vervalt de voorlopige bestemming automatisch tot bestemming water. Indien het nog niet gelukt is om de woonboot in die vijf jaar te verplaatsen naar de positief bestemde locatie aan de Pieter Braaijweg zal de woonboot onder algemeen overgangsrecht komen te vallen.</p>
	<p>Hfdst. 6 Uitvoerbaarheid 6.1 <i>Kosten die voor verplaatsen gemaakt dienen te worden. Moeten door Amsterdam betaald worden, omdat O-A geen geld heeft is 2 jaar terug al gebleken. Maar is Amsterdam daartoe wel bereid?</i></p>	<p>In overleg met Amsterdam, de woonbootbewoners en de gemeente wordt een transparante overeenkomst over erfpacht, exacte plek, aanlegvoorzieningen, nuts voorzieningen en verhuiskosten opgesteld. Deze wordt de woonbootbewoners aangeboden voorafgaand aan behandeling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Ouder-Amstel.</p>
	<p>Bijlage 1 Archeologisch onderzoek. 12 jaar oud</p>	<p>Van het archeologisch onderzoek is bepaald dat deze nog voldoende actueel is om te gebruiken voor dit bestemmingsplan.</p>



	<p>Bijlage 2 Akoestisch onderzoek. 4,5 jaar oud</p> <p>3.3.1 <i>Beamix en Mebin voldoen aan vigerende vergunning.</i> Die vergunningen zijn afgegeven wanneer? Halverwege vorige eeuw. Toen woonden er nog geen mensen die wellicht bezwaar hebben kunnen aantekenen. Betekent dat door die afgegeven vergunningen geen mogelijkheid is om tegenover deze bedrijven te liggen met een woonboot. Er komen nog steeds cementboten waardoor je om 6:30 uur rechtop in je bed zit door slaan met kleppen. Verschillen dB's bij DPG en de betoncentrale kloppen van geen kant.</p> <p>3.3.8 <i>Industrielawaai BMW.</i> Afzuiging WANNEER WORDT DIT OPGELOST?? Evenals de afvalopslag(over verloedering gesproken), zeepdampen en WATEROVERLAST !!</p> <p>3.5 <i>Hinder voor bedrijven.</i> Door gemeentes worden zonder onderzoek vergunningen afgegeven aan bedrijven. Er wordt geen rekening gehouden met mensen/bewoners. De betoncentrale zal zeker hinder gaan ondervinden van te verplaatsen woonboten pal tegenover hun bedrijf.</p> <p>3.6.1. Uitlaten afzuigingen BMW PER DIRECT laten uitvoeren met GELUIDSDEMPERS. AANVRAGEN NU !! Gebouw staat er al vanaf 2014 en daar heeft reclamant al zolang last van, ook van WATEROVERLAST. Volgens wethouder van der Weele hoor je van je burens geen last te hebben.</p>	<p>Van dit akoestisch onderzoek is bepaald dat deze nog voldoende actueel is om te gebruiken voor dit bestemmingsplan.</p> <p>Vergunningen van bedrijven worden aangepast als door wetswijziging strengere eisen noodzakelijk zijn. Op deze manier blijven ook wat oudere vergunningen actueel. Zie ook de antwoorden onder beantwoording punt twee van uw zienswijze.</p> <p>Over huidige klachten over BMW heeft contact met de reclamant en BMW plaatsgevonden. Afgesproken is dat reclamant onderling contact heeft om tot een oplossing te komen. Dit maakt verder geen onderdeel uit van deze bestemmingsplanprocedure.</p> <p>Het is alle betrokkenen, daarmee ook aan de bedrijven, toegestaan om te reageren op de plannen in dit bestemmingsplan. Waar zij dit hebben gedaan wordt hun zienswijze behandeld.</p>
	<p>Bijlage 3 Akoestisch onderzoek – locatie P. Braaijweg</p> <p>2.4 Cumulatie geluidsbelasting is zeker aanwezig.</p> <p><i>Akoestische compenserende factoren:</i></p>	<p>De in gebruik genomen gronden als tuin zijn niet toegestaan vanuit het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid en wordt ook niet toegestaan in het voorliggende nieuwe bestemmingsplan. Hiervoor wordt na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan een handhavingstraject opgestart.</p>

	<p><i>Een privé gebied (tuin of balkon) aan rustige kant.</i> Tuin is verboden een balkon aan een woonbootplakken is niet mogelijk en ‘de rustige kant’ is er niet.  <i>Een gemeenschappelijke binnentuin.</i> Hahaha. Die hebben overigens nu wel, maar op P. Braaij verboden!</p> <p><i>Niet akoestische factoren:</i>  <i>Veel groen, een park.</i> Worden aan de koppen van de kade verwijderd t.b.v. horecagebouwen.  <i>Kinderspeelplaatsje.</i> Geeft nog meer geluidsoverlast. Cumulatie.</p> <p>3. Industrielawaai.  Er wordt alleen naar binnenniveaus gekeken. We willen misschien ook graag op de onze geweldige buitentuinen kunnen zitten of zijn deze slechts bedoeld voor de kliko’s, fietsen en andere zaken die je normaliter niet in je huis bewaard.</p> <p>Hfdst. 5 Beschouwing resultaten en conclusie  5.1  <i>Piekgeluiden</i> zijn er veel en dagelijks. Deze kunnen niet buiten beschouwing gelaten worden. Er zijn dus weldegelijk knelpunten!  Er is ook weldegelijk een toename in geluidsbelasting in vergelijking met mijn huidige situatie.</p> <p>Fijn hè zo’n Wet geluidhinder. Geen knelpunt om verplaatsing door te drukken. Maar hoe worden dan de overeind te houden provinciale doelen voor een gezond en veilige leefomgeving gewaarborgd?</p> <p><i>De onderzochte verplaatsing maakt de akoestische woonsituatie op de ligplaatsen (aanzienlijk) beter.</i>  Ben blij dat aanzienlijk tussen haakjes is gezet. Geeft aan dat met daar niet van overtuigd is. En dat is juist. Het maakt het allen maar slechter voor Reclamant.</p> <p>Lawaai weg- en railverkeer worden overstemd door de diverse (piek)geluiden, geproduceerd door de betoncentrale.</p>	<p>Wel heeft de gemeente besloten de mogelijkheid te bieden de (illegale) tuin voor een deel te compenseren middels een door de woonbootbewoners aan te schaffen terrasboot op de positief bestemde locaties.</p> <p>In de berekeningen voor het geluidsrapport zijn alle noodzakelijke onderdelen meegenomen.</p> <p>Ook in de andere benodigde onderzoeken zijn alle verplichtte onderdelen meegenomen.</p>
--	--	---

	<p>Bijlage 4 Geluidswering  <i>Maatregel om uitlaatventilatoren te voorzien van geluiddemper kan eenvoudig worden bereikt. Graag per DIRECT laten uitvoeren. Toepassen BBT.</i></p> <p>Bijlage 5 Luchtkwaliteit  3.1  Beamix/Weber/Mebin  Er zijn geen klachten bekend over stofoverlast. Gek hè, er woont ook niemand tegenover de betoncentrale in de hoofdzakelijk geldende windrichting Z-ZW. De drie woonboten die er liggen worden door de silo zelf beschermd. Er kan geen goed leefklimaat bestaan aan de P. Braaijweg.</p> <p>3.2  <i>Doordat het een bedrijventerrein betreft, hoeft niet getoetst te worden op luchtkwaliteit. Maar het is straks niet meer alleen bedrijventerrein. Er wonen dan mensen met neuzen en longen. Indien wel getoetst, vormt het geen belemmering...??</i>  <i>Het aspect geur vormt geen belemmering...??</i> Bij bijna altijd Z-ZW wind zullen geur stankoverlast en gevaarlijke dampen dagelijks aanwezig zijn. Denk aan dieseldampen van boten en betonvrachtwagens en de uitlaat van de drogerij. Ramen kunnen niet meer open. Waar is het onderzoek naar waterverplaatsing bij lossen en schroefwater bij manoeuvreren. HUISWERK</p> <p>Bijlage 6 Externe veiligheid  Er blijkt geen onderzoek gedaan te zijn naar ontstaan van stofexplosies als in het verleden al eens is gebeurd.  Het in botsing komen van verkeerd manoeuvrerende vrachtschepen.  Overlast vanden in het gebied, vooral 's nachts.  Het spelenvaren van de schippers met hun speedbootjes.  Door direct aan de kade te liggen kan verkeer in botsing komen met de woonark.  Risico brand bij burelen, die Reclamant nu niet heeft.  Verbod om afrastering op de drijvende tuin te maken. Groot veiligheidsrisico!</p>	<p>Het niet bekend zijn van klachten over stof is in dit onderzoek niet de voornaamste reden dat geconstateerd wordt dat er geen belemmeringen zijn. Dit is gebaseerd op het goed naleven van de voorschriften die aan het bedrijf hierover zijn opgelegd.</p> <p>De beschreven risico's (botsingen, vanden, brand) kunnen niet met een bestemmingsplan geregeld worden. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Meer is in het kader van een bestemmingsplan niet mogelijk.</p>
--	---	--

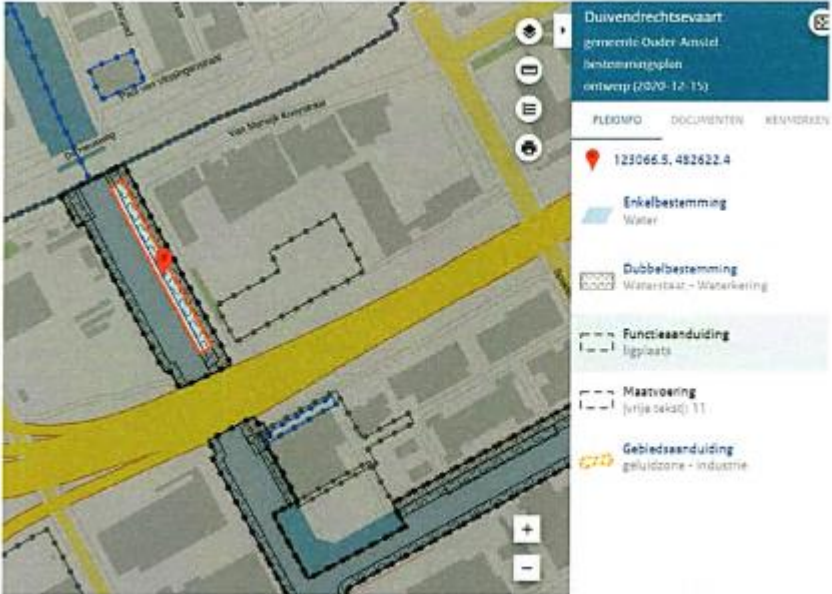
	<p>Alles overziend kan Reclamant concluderen dat de gemeente Ouder-Amstel wederom zijn HUISWERK (bewust of onbewust) niet goed heeft gemaakt. Waar hebben wij dat eerder gehoord? Onderzoeken zijn niet gedaan of hoeven niet mee te tellen, allemaal onder het mom dat het hier om een gezoneerd industriegebied gaat. Er staan veel tegenstrijdigheden en half uitgevoerde onderzoeken in. Er wordt meerdere malen geschreven dat er een goed woon- en leefklimaat heerst op de nieuwe locatie P. Braaijweg. Tegelijkertijd valt op dat kritische onderwerpen niet onderzocht, geteld of genoemd zijn zelfs. Wellicht zijn ze bewust weggelaten. Zo ook het vinden van het bestemmingsplan op de site Ruimtelijkeplannen.nl. Er moet een ingewikkelde code ingevoerd worden alvorens toegang te krijgen, terwijl het gewoon onder Duivendrechtsevaart gevonden zou moeten worden door een ieder.</p> <p>De nieuwe ligplaats is voor Reclamant geen optie. De gemeente had Reclamant, zeker nadat ze de BMW hebben beloofd dat de woonark 'wel opgeruimd zal worden' en omdat ze daarna alle moeite hebben gedaan te bewijzen dat Reclamant 'illegaal' op mijn huidige plaats lig, mee moeten nemen, samen met de echte illegalen, naar de Moestuinlaan in Amsterdam Noord. Overigens is daar nog steeds een volwaardige ligplaats beschikbaar. Deze wordt ingenomen door een 'vergund' pleziervaarttuig. En op de woonark die slechts kort op de P. Braaijweg lag en waar niemand echt op woonde, wordt nog steeds niet bewoond. Een dubieus onderonsje met de gemeente Amsterdam, waar tot op heden vaag over gedaan wordt en nooit openheid over gegeven is.</p> <p>Nog één vraag: Wat als blijkt, na verplaatsing, dat een acceptabel woon- en leefklimaat niet gehaald kan worden? Dan zal de betoncentrale wellicht toch verplaats moeten worden...?? Dit wil Reclamant niet proefondervindelijk vaststellen. Ik zou zeggen leg er tijdelijk een woonboot neer ga er een weekje of twee in wonen. Ook om vast testellen wat er zich daadwerkelijk afspeelt op zo'n nieuw in te richten locatie. Dan spreken we elkaar weer.</p>	<p>In het kader van het bestemmingsplan zijn alle relevante en wettelijk voorgeschreven onderzoeken uitgevoerd.</p> <p>De lay-out en werking van de website Ruimtelijke plannen is niet aan de gemeente. Er zijn verschillende manieren om een bestemmingsplan op te zoeken. Dat kan middels het plannummer, maar kan ook middels de plannaam of een adres. Bij invullen van "Duivendrechtsevaart" als plannaam in het zoekvenster komt u direct bij het bestemmingsplan uit.</p> <p>Bij de vaststelling van bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid was voor de meeste woonboten in de Duivendrechtsevaart een positieve bestemming opgenomen. De woonboten die op dat moment als illegaal waren aangemerkt zijn kort na vaststelling van dat bestemmingsplan verplaatst naar alternatieve ligplaatsen in Amsterdam enkele ligplaatsen beschikbaar had waar ze terecht konden. Op dit moment zijn er in Amsterdam op dit moment geen ligplaatsen beschikbaar om aan te bieden aan de woonboten die vanuit de Ruimtelijke Economische Visie voor Werkstad OverAmstel op een locatie liggen die vrijgemaakt moet worden van woonboten.</p> <p>Het beoordelen of een locatie een acceptabel woon- en leefklimaat heeft moet gedaan worden voorafgaand aan in vaststellen van een bestemmingsplan. Als dat vooraf wordt vastgesteld</p>
--	--	--

		kan het plan worden vastgesteld. Dit wordt daarna niet nogmaals gedaan.
--	--	---

### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten;

- 5.2.2 van de regels is aangepast zodat een erfafscheiding van één meter wordt toegestaan.
- In de toelichting hoofdstuk 4.5 is de zin "Er zijn momenteel geen problemen." geschrapt.
- Advies m.b.t. effecten door bewegingen van zandboten wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Naam	Inhoud	Reactie gemeente
Reclamant 9 2021-019790	<p>1. Bestemming Water en functieaanduiding 'ligplaats' (artikel 5) Functieaanduiding ligplaats.</p> <p>1.1 In het plangebied bevinden zich binnen de bestemming 'Water' (artikel 5 van de Regels) twee separate stroken met (dezelfde) functieaanduiding 'ligplaats'. De ene strook is gelegen ter hoogte van de Willem Fenengastraat, zie figuur 1 hieronder. De andere strook is gelegen ter hoogte van de kade van de Pieter Braaijweg. Deze laatste strook vormt de nieuwe locatie voor zes, binnen het plangebied, aan de zuidkant van de A10 gelegen, te verplaatsen woonboten, zie figuur 2 op de volgende pagina. Middels een maatvoeringsaanduiding is op de verbeelding het maximaal aantal ligplaatsen vastgelegd, zo staat vermeld in de artikel 5.2.1. lid sub 1.</p>  <p>figuur 1: uitsnede verbeelding ontwerpbestemmingsplan strook Willem Fenengastraat</p>	<p>De verbeelding is aangepast zodat per aanduiding Ligplaats ook het aantal ligplaatsen binnen die aanduiding aangegeven wordt. Op deze manier zijn de twee ligplaatsaanduidingen apart benoemd. Dit is ook als zodanig aangegeven in de regels.</p>



figuur 2: uitsnede verbeelding ontwerpbestemmingsplan strook Pieter Braaijweg

1.2 Er zijn dus twee (separate) stroken met dezelfde functieaanduiding (ligplaats), maar met een afwijkende maatvoering, zie figuur 1 en 2. Dit onderscheid wordt in het van toepassing zijnde artikel 5 niet gemaakt. Beide stroken verschillen van elkaar. De strook Willem Fenengastraat betreft het positief bestemmen van een (vergunde) bestaande situatie, terwijl de strook aan de Pieter Braaijweg een *nieuwe* locatie voor ligplaatsen betreft. Indien benodigd kan op grond van de huidige formulering in artikel 5 dus geen onderscheid worden gemaakt tussen beide stroken en maatvoering. Voor wat dit laatste betreft is in artikel 5 immers enkele het totaal aan woonboten plangebied (inclusief bestemming 'Water – Voorlopig') van 22 vermeld. Dit is een onwenselijke situatie en Reclamant verzoekt u het Ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen.

#### Maatvoeringsaanduiding

1.3 Op de Verbeelding, zie figuur 1 strook Willem Fenengastraat, staat aangegeven dat er elf ligplaatsen<sup>3</sup> zijn toegestaan. Niet duidelijk is waar dit aantal op is gebaseerd, nu er tien woonboten aanwezig zijn in de strook. In de huidige situatie is geen ruimte om een extra ligplaats toe te voegen aan de strook. Een toelichting in het Ontwerpbestemmingsplan omtrent het opgenomen maximum aantal ligplaatsen (elf) ontbreekt. Verzocht wordt het aantal terug te brengen naar 10,

Op de strook 'ligplaats' aan de Willem Fenengastraat staat aangegeven dat er elf ligplaatsen zijn toegewezen. Dit wordt n.a.v. de opmerking van reclamant aangepast naar 10. Aangezien er besloten is een extra woonboot aan de Willem Fenengastraat een positieve bestemming te geven in het bestemmingsplan ten opzichte van het

	<p>dan wel te motiveren waarom maximaal elf ligplaatsen zijn toegestaan, nu het toevoegen van een ligplaats in de ogen van reclamant niet wenselijk is, te meer nu twee ligplaatsen (op de kopse kanten) in de toekomst moeten komen te vervallen.</p> <p><sup>3</sup> Op de verbeelding is bij maatvoering [vrije tekst] vermoedelijk de tekst, aantal ligplaatsen weggefallen, er staan nu alleen 11.</p>	<p>ontwerpbestemmingsplan, zie beantwoording zienswijze punt 3, komt het totaal van het aantal ligplaatsen in de strook 'ligplaats 1' aan de Willem Fenengastraat daarmee op 11.</p>
	<p>Maximale afmetingen (woonboot)</p> <p>1.4 Ter voorkoming van misverstanden, reclamant gaat er vanuit dat de afmetingen van de bestaande woonboten, zoals opgenomen in Bijlage 1 bij de Regels, van toepassing blijven indien zij in de toekomst tot verbouw c.q. vernieuwing en/of vervanging van de bestaande woonboot.</p>	<p>In de regels wordt een aanvulling opgenomen waarmee duidelijk wordt dat de afmetingen van de bestaande maten, zoals opgenomen in Bijlage 1 van de Regels, van toepassing blijven indien in de toekomst wordt overgegaan tot verbouw c.q. vernieuwing en/of vervanging van de bestaande woonboot.</p>
	<p>Drijvend terras c.q. terrassen</p> <p>1.5 Reclamant kan zich niet vinden in de gestelde bouwregels, waaronder die van de drijvende terrassen. In artikel 5.2.2 van de Regels is bepaald dat per woonboot één drijvend terras<sup>4</sup> is toegestaan met een oppervlak van maximaal 18 m<sup>2</sup>. Dit is een verandering ten opzichte van hetgeen namens het College naar voren is gebracht op 26 juni 2019, toen was nog sprake van twee objecten zij het met een kleinere totaaloppervlakte. Tevens zijn een aantal aanvullende voorwaarden opgenomen (zie artikel 5.2.2 van de Regels) ten aanzien van de objecten.</p> <p>1.6 De voorwaarden doen afbreuk aan het huidige gebruik van de reeds aanwezige drijvende terras(-sen) bij de woonboten. Door het College is geen inventarisatie gemaakt van de reeds aanwezige terrassen, althans deze is niet inzichtelijk gemaakt/gedeeld met de woonbootbewoners. Ook heeft er geen afstemming met de woonbootbewoners plaatsgevonden omtrent hun wensen in deze. Reclamant verzoekt de raad alsnog in overleg te treden omtrent de bestaande situatie en toekomstige wensen van de drijvende terrassen en dit mee te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan en zo nodig de Regels hierop aan te passen.</p> <p><sup>4</sup> Dit betreft een beperking ten opzichte het van hetgeen is meegegeven tijdens de informatieavond op 26 juni 2019 (pagina 8 van 10). Toen waren er nog maximaal twee objecten mogelijk.</p>	<p>Op 26 juni 2019 is aangegeven dat gedacht werd aan twee objecten en een maximaal oppervlak van 10 m<sup>2</sup>. Bij uitwerking is ervoor gekozen in het definitieve plan één object toe te staan, maar wel een groter oppervlakte toe te staan. Daarnaast blijven huidige objecten, die bij vaststelling van het bestemmingsplan reeds aanwezig waren toegestaan. De regels worden hierop aangevuld.</p>



	<p>Beperking beroep aan huis en bedrijf aan huis inwoning</p> <p>1.7 Diverse woonboten hebben meerdere woon- c.q. bouwlagen. Niet valt in te zien waarom het gebruik van de woonboot ten behoeve van de functie beroep en bedrijf aan huis beperkt dient te worden tot enkel de begane grond (zie artikel 5.3.1 <i>'Beroep aan huis en bedrijf aan huis'</i>). Woonbootbewoners worden daarbij onnodig beperkt in hun mogelijkheden bij het uitoefenen van een beroep en bedrijf aan huis. Het is niet noodzakelijk het gebruik te beperken tot een bouwlaag (de begane grond) nu het gebruik reeds voldoende wordt beperkt, omdat slechts 40% van het totale vloeroppervlakte van de woonboot gebruikt mag worden ten behoeve van deze functie.</p>	<p>Doel van de beperking van bedrijf tot begane grond is de activatie van de plint. In geval van een woonboot kan het echter zijn dat het straatniveau niet op gelijke hoogte van de begane grond van de woonboot ligt. In die gevallen mag functie beroep en bedrijf aan huis op een ander niveau plaatsvinden; te weten het niveau dat overeenkomst met het straatniveau op de kade. Dit zal worden aangepast in de regels.</p>
	<p>Inwoning verboden</p> <p>1.8 Vorenstaande geldt tevens voor de (ongemotiveerd) opgelegde beperking, inhoudende dat <i>'bewoning als afhankelijke woonruimte (inwoning)'</i> aangemerkt wordt als strijdig gebruik (artikel 5.3.2 <i>'strijdig gebruik'</i>). Dit betekent dat de woonbootbewoners onder meer geen tijdelijk onderdak kunnen bieden aan bijvoorbeeld hun meerderjarige gezinsleden. Dit vormt een aanzienlijke inbreuk en beperking van het eigendomsrecht van de woonbootbewoners en het gebruik van hun woonboot (eigendom), zonder dat door u is aangetoond dat deze beperking noodzakelijk en proportioneel is.</p> <p>Reclamant verzoekt voornoemde beperkingen te verwijderen en het Ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen.</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze wordt lid 1.8 Inwoning verboden geschrapt.</p>
	<p>2. Bestemming 'Verkeer' ten behoeve van de gehele kade</p> <p>2.1 Zoals bekend liggen de woonboten aan de Willem Fenengastraat er al meer dan veertig jaar. Om meerdere redenen, maar onder meer om hun eigendommen te beschermen, hebben de woonbootbewoners destijds een deel van de kade (het gedeelte tussen het metrostation Overamstel en de A10, gelegen aan de voorzijde van de elf woonboten (niet zijnde de waterkant) (de 'Kade') in gebruik genomen als tuinen en in de loop der jaren zijn daar diverse opstallen geplaatst. Dit overigens voor een groot deel met medeweten van de gemeente Ouder-Amstel. Door verschillende nare gebeurtenissen in de loop der jaren in het onveilige gebied: 'afgelegen' industriegebied, nabij de A10, werden de woonbootbewoners gedwongen om hoge/dichte erfafscheidingen te plaatsen en hun eigendommen en</p>	<p>De in gebruik genomen gronden als tuin zijn niet toegestaan vanuit het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid en wordt ook niet toegestaan in het voorliggende nieuwe bestemmingsplan. Hiervoor wordt na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan een handhavingstraject opgestart. Wel heeft de gemeente besloten de mogelijkheid te bieden de (illegale) tuin voor een deel te compenseren middels een door de woonbootbewoners aan te schaffen terrasboot op de positief bestemde locaties.</p>

	<p>zichzelf beter te beschermen. Zij waren op zichzelf aangewezen en konden destijds niet rekenen op het ingrijpen door de overheid (lees de gemeente). De gemeente heeft hier nooit tegen opgetreden.</p> <p>2.2 Inmiddels zijn de tijden veranderd en sinds enige tijd heeft de gemeente grote plannen met het gebied. U wilt daarom op ‘strategische plekken’ de kade vrij maken, de relatie met het water herstellen en de kade openbaar maken, zo staat vermeld in de Toelichting. <i>‘De in gebruik genomen gronden moet daarvoor verdwijnen’</i>. Met deze stelling doet u geen recht aan de bestaande situatie (meer dan veertig jaar in gebruik als tuin) en het (verworven) eigendom van de woonbootbewoners.</p> <p>2.3 Vooropgesteld, woonbootbewoners hebben geen bezwaar tegen de ontwikkeling van het gebied, maar wel tegen de wijze waarop in het Ontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de huidige (feitelijke) situatie en hun rechten ten aanzien van het gebruik van de Kade. In de planologische situatie die de gemeente voor ogen heeft (bestemming ‘Verkeer’) is elke vorm van privé gebruik van de Kade door de woonbootbewoners onmogelijk (gemaakt). De gemeente heeft ter hoogte van de tuinen een langzaam verkeerroute geprojecteerd.</p> <p>2.4 Het profiel van de Willem Fenengastraat inclusief kade bedraagt ongeveer 26 meter (doorsnede). Een gemiddeld wegprofiel bedraagt ongeveer 6 meter, dit betekend dat er voldoende ruimte is op de Kade om privé gebruik ten behoeve van de woonbootbewoners toe te staan en planologisch te verankeren, bijvoorbeeld middels een groenstrook met de bestemming ‘Groen’. Reclamant verzoekt uw raad om met hen in overleg te treden en te komen tot een oplossing waarbij recht wordt gedaan aan het huidige gebruik en eigendom en de wensen van de gemeente om te komen tot een meer ‘open’ karakter.</p>	<p>Wij gaan voor eigendom uit van de gegevens uit het Kadaster logo Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Hierin staan alle basisgegevens van de adressen gebouwen en gronden binnen een gemeente. Hierin staat opgenomen dat Amsterdam eigenaar is van alle grond en al het water waarop dit bestemmingsplan van toepassing is. Indien de reclamant een andere mening heeft kan de reclamant dit met Amsterdam opnemen, maar dit gaat buiten de gemeente om.</p> <p>De huidige (feitelijke) situatie speelt in de bestemming verkeer en daardoor niet legaal. Deze bestemming is in het nieuwe bestemmingsplan niet anders.</p> <p>In de bestemming ‘verkeer’ is het ook mogelijk bermen, beplantingen en overige groenvoorzieningen (lid i) op te nemen. Daarmee is de mogelijkheid van een groene strook reeds aanwezig. Daarnaast is het in de bestemming ‘groen’ mogelijk wegen (lid b) en fiets- en of voetpaden (lid c) aan te leggen, waarmee aanwijzing van deze bestemming aan een strook langs de kade niet direct het beoogde effect van een ‘groenstrook’ heeft.</p> <p>Daarnaast zijn in de bestemming ‘Verkeer’ steigers toegestaan en kunnen de bewoners aan de Willem Fenengastraat hun steiger op een veilige manier op de aansluiten. Naar aanleiding van de zienswijze is in artikel 4.1 aangevuld met c ‘fiets- en scooterstallingen’, zodat bewoners fietsen en</p>
--	--	--

		scooters kunnen stallen op de kade. De bestemming 'Verkeer' zal worden aangepast zodat fiets- en scooterstallingen worden toegestaan.
	<p>3. Voorlopige bestemming (Water-Voorlopig)</p> <p>3.1 Voor twee woonboten, ter plaatse van de Willem Fenengastraat 46 en 70 ('Te verplaatsen woonboten'), is een voorlopige bestemming (artikel 6 Water – Voorlopig) voor maximaal vijf jaar opgenomen, ingaande na inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan. Volgens de Toelichting (pagina 6) wordt na deze periode de bestemming 'Water' (artikel 5) ook hier van toepassing, zonder de mogelijkheden van woonboten ter plaatse. Woonboten die onder het huidige bestemmingsplan onder het persoonlijke overgangsrecht vallen (partijen verschillen hierover van mening, gezien het effect van de Omgevingsvergunning), zullen volgens de Toelichting daarna automatisch onder het algemene overgangsrecht vallen.</p> <p>Onvoldoende concreet</p> <p>3.2 Naar mening van reclamant wordt de positie van de eigenaren van Te verplaatsen woonboten hierdoor aanzienlijk verslechterd en wordt inbreuk gemaakt op bestaande rechten (Omgevingsvergunning) en lijden zij schade. De geboden compensatie is onvoldoende concreet. Je kunt de bestaande rechten en een ligplaats niet 'wegpoetsen' met een toezegging tot verplaatsing naar een alternatieve locatie, zonder dat bijvoorbeeld inzichtelijk is hoe deze nieuwe locatie er uit komt te zien en wie waar verantwoordelijk voor is. Het traject is vrijblijvend en biedt geen enkele zekerheid aan betreffende woonbootbewoners. Hierdoor is er sprake van een motiveringsgebrek en kan de voorlopige bestemming niet in stand blijven.</p> <p>Omissie op verbeelding</p> <p>3.3 Opgemerkt wordt dat op de verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan ter plaatse van beide ligplaatsen c.q. woonboten <u>geen</u> functieaanduiding 'ligplaats' is opgenomen, hetgeen betekend dat beide ligplaatsen überhaupt niet zijn toegestaan, ook niet tijdelijk. Reclamant gaat er vanuit dat hier sprake is van een vergissing/omissie.</p>	<p>In de zienswijzetermijn is meer duidelijk geworden over de plannings voor De Nieuwe Kern (hierna DNK). Daaruit blijkt dat deze locatie minder geschikt is om te gebruiken als onderbouw van het bestemmingsplan.</p> <p>Daarnaast gaven binnengekomen zienswijzen reden om locaties waarvoor in het ontwerp bestemmingsplan een voorlopige bestemming van vijf jaar was opgenomen nog eens goed te bekijken. Daarbij is nogmaals goed gekeken naar de ontwikkelingen in het gebied en welke woonboten daarvoor op een plek liggen die de gemeente vrij wil maken van woonboten. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen woonboten die op een plek liggen die de gemeente zo snel mogelijk vrij willen maken en woonboten die de gemeente (pas) op langere termijn wil verplaatsen. Uitkomst van die onderzoek is dat voor de woonboten aan de Willem Fenengastraat 70 en de Joan Muyskenweg 27 C en D een positieve bestemming opgenomen zal worden in het bestemmingsplan dat aan de raad ter behandeling zal worden aangeboden.</p> <p>Voor de woonboten aan de Willem Fenengastraat nummer 46, de Joan Muyskenweg 27 B, Spaklerweg 54, 56 en 58 en de Van der Madeweg 38 A, B en C blijft dit een voorlopige bestemming van vijf jaar.</p>

	<p>Niet uitvoerbaar</p> <p>3.4 Voor de Te verplaatsen woonboten geldt dat uw Raad voornemens is deze te verplaatsen naar een andere locatie buiten het plangebied. Het betreft een locatie binnen uw grondgebied, gelegen binnen de ontwikkeling “De Nieuwe Kern. Binnen deze ontwikkeling worden vijf ligplaatsen gerealiseerd, in overleg met de grondeigenaar, gemeente Amsterdam. Als deze ontwikkeling gereed is kunnen de woonboten (enkel per land) worden verplaatst. Op dit moment vindt ambtelijk afstemming/overleg plaats tussen de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel over de voorgenomen verplaatsing. De afspraken worden vastgelegd in een overeenkomst welke gesloten zal worden voorafgaand dan wel gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan. De concept overeenkomst is niet bekend bij de woonbootbewoners ten tijde van de terinzagelegging van het Ontwerpbestemmingsplan en zij kunnen hier niet op reageren /hun zienswijze kenbaar maken. Dit creëert rechtsonzekerheid voor de woonbootbewoners.</p> <p>3.4 Algemeen bekend is dat er voorlopig nog geen bestemmingsplan in procedure wordt gebracht voor de nieuwe locatie. De verwachting, zo is reeds uitgesproken door de verantwoordelijk wethouder, is dat de nieuwe locatie in ieder geval niet binnen de gestelde termijn van vijf jaar na inwerkingtreding van onderhavig bestemmingsplan gereed is. Dit maakt dat dit onderdeel van het bestemmingsplan daarmee niet uitvoerbaar is, nu op voorhand bekend is dat de woonboten niet binnen vijf jaar verplaatst zullen worden, hetgeen eveneens resulteert in een motiveringsgebrek.</p> <p>Verzoek</p> <p>3.5 Vorenstaande doet afbreuk aan de door uw Raad uitgesproken zorgplicht ten aanzien van de woonbootbewoners. Reclamant doet hierbij dan ook een uitdrukkelijk beroep op uw Raad om voor beide eigenaren te komen tot een oplossing die recht doet aan de bestaande situatie en die ze voldoende zekerheid biedt voor nu en in de toekomst.</p>	<p>Voor de woonboten aan de Willem Fenengastraat 48 t/m 68 blijft het voorstel ongewijzigd, te weten een positieve bestemming. Dit is ook aangepast in de verbeelding.</p> <p>De woonboot aan de Willem Fenengastraat valt op dit moment onder persoonsgebonden overgangsrecht. Dit is ook bevestigd in de uitspraak van de Raad van State van 19 mei jl. In het nieuwe bestemmingsplan krijgt deze woonboot een positieve bestemming van vijf jaar. Na deze termijn zal de woonboot automatisch onder het algemene overgangsrecht vallen. De positie wordt met dit bestemmingsplan daarom sterker en niet verslechterd, zoals reclamant aangeeft.</p> <p>Op 17 februari jl. is overleg met de bewoners van de ‘te verplaatsen woonboten’ aan de Willem Fenengastraat gevoerd. Hierin zijn alle onduidelijkheden en onzekerheden besproken en zijn afspraken gemaakt tussen de bewoners en de gemeente over het vervolgtraject. Onderdeel van deze afspraken is een op te stellen overeenkomst tussen de woonbootbewoners, de grondeigenaar en de gemeente over de daadwerkelijke verplaatsing. In deze transparante overeenkomst zullen zaken als over erfpacht, positie van de alternatieve locatie, aanlegvoorzieningen, nuts voorzieningen en verhuiskosten worden opgenomen.</p> <p>Het niet aanwezig zijn van de functieaanduiding ‘ligplaats’ op de verbeelding ter hoogte van de woonboten waarvoor een voorlopige bestemming</p>
--	---	---

		<p>wordt opgenomen betreft inderdaad een onbedoelde omissie. De functieaanduiding 'ligplaats' zal ter plaatse van de voorlopige bestemming worden toegevoegd aan de verbeelding.</p> <p>Wanneer de overeenkomst tussen grond- en watereigenaar Amsterdam en de gemeente gereed en ondertekend is zal deze, tot waar mogelijk, gedeeld worden met de woonbootbewoners.</p> <p>Met het overeenkomen van een overeenkomst over reservering van de ligplaats met de grondeigenaar en een overeenkomst over de verplaatsing met de bewoners wordt naar inzien van de gemeente voldoende zekerheid geboden.</p>
	<p><b>Conclusie</b>  Samenvattend, reclamant kan zich niet verenigen met het Ontwerpbestemmingsplan zoals dat door uw College is vastgesteld. Zij verzoeken uw Raad het Ontwerpbestemmingsplan aan te passen en de Kade overeenkomstig het bestaande gebruik te bestemmen. In het geval u hiertoe niet gereid bent, verzoekt reclamant u in overleg te treden met de woonbootbewoners en de bestemming van de Kade dusdanig aan te passen waardoor het voor de woonbootbewoners in ieder geval mogelijk is om een gedeelte van de privé tuin op de kade te behouden inclusief opstallen en zodanig in de toekomst te blijven gebruiken.</p> <p>Tevens verzoekt reclamant u de voorlopige bestemming ten behoeve van de woonboten gelegen aan de Willem Fenengastraat 46 en 70 aan te passen en positief te bestemmen, nu het onvoldoende zeker is dat beide woonboten binnen de gestelde periode van 5 jaar kunnen worden verplaatst.</p>	<p>Met de onderbouwing voor dit bestemmingsplan wordt een positief bestemde locatie gereserveerd voor de woonbootbewoners. Ook wordt in het transport naar die locatie voorzien. Met de overeenkomst zoals eerder gemeld, wordt de woonbootbewoners de zekerheid gegeven die ze nu missen.</p>

### Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten;

- De verbeelding is aangepast zodat per aanduiding Ligplaats ook het aantal ligplaatsen binnen die aanduiding aangegeven wordt.
- Het aantal ligplaatsen in de strook 'ligplaats 1' aan de Willem Fenengastraat is aangepast.
- In de regels is een aanvulling opgenomen waarmee duidelijk wordt dat de afmetingen van de bestaande maten, zoals opgenomen in Bijlage 1 van de Regels, van toepassing blijven indien in de toekomst wordt overgegaan tot verbouw c.q. vernieuwing en/of vervanging van de bestaande woonboot.
- De regels zijn zodanig aangevuld, dat huidige objecten m.b.t. drijvende terrassen, die bij vaststelling van het bestemmingsplan reeds aanwezig waren blijven toegestaan.
- Artikel 5 Water is onder 5.3.1 'beroep aan huis en bedrijf aan huis' aangepast zodat duidelijk wordt dat beroep en bedrijf op een woonboot mag plaatsvinden mits dit gebeurt op straatniveau.
- In Artikel 5 Water onder is 5.3.2 strijdig gebruik 'Inwoning verboden' geschrapt.
- In bestemming 'Verkeer' zal worden aangepast zodat fiets- en scooterstallingen worden toegestaan.
- Voor de woonboot aan de Willem Fenengastraat 70 en de Joan Muyskenweg 27 C en D is een positieve bestemming opgenomen in het bestemmingsplan. Dit is ook aangepast in de verbeelding.
- De functieaanduiding 'ligplaats' zal ter plaatse van de voorlopige bestemming worden toegevoegd aan de verbeelding.

Naam	Inhoud	Reactie gemeente
<p>Reclamant 10 2021-024249</p>	<p>1. De bestemming 'Water-voorlopig' (artikel 6) voor de woonboten aan de Willem Fenengastraat 46 en Willem Fenengastraat 70, Joan Muyskenweg 27B, Joan Muyskenweg 27C en Joan Muyskenweg 27D, Spaklerweg 54, Spaklerweg 56 en Spaklerweg 58 en Van der Madeweg 38A, 38B en 38C</p> <p>Deze woonboten hebben onder het thans vigerende bestemmingsplan "Amstel Business park Zuid" geen positieve bestemming en vallen ook niet onder het algemene (gebruiks)overgangsrecht van dit bestemmingsplan. Voor deze woonboten geldt onder het huidige bestemmingsplan dat zij onder het 'persoonsgebonden overgangsrecht' vallen. Dat wil zeggen dat het bestaande strijdige gebruik als ligplaats voor een woonboot uitsluitend door de huidige bewoner kan worden voortgezet. Een rechtverkrijgende onder algemene of bijzonder titel, dan wel een huurder kan geen gebruik maken van dit overgangsrecht en kan de woonboot dus niet gaan bewonen.</p> <p>Door de bestemming 'Water-Voorlopig' aan deze woonboten te geven, worden zij tijdelijk positief bestemd gedurende een termijn van vijf jaren. De bedoeling is om binnen deze termijn de betreffende woonboten te verplaatsen; deels binnen het plangebied, deels daarbuiten. Na verloop van de 5-jaarstermijn komt de bestemming 'Water-Voorlopig' te vervallen en krijgen op dat moment de bestemming 'Water' (artikel 5) met de bijbehorende bouw- en gebruiksregels. Indien de betreffende woonboten niet binnen de 5 jaarstermijn worden verplaatst, betekent dit dat zij defacto worden wegbestemd, nu onder de alsdan te gelden bestemming 'Water' geen woonboten zijn toegestaan. Als gevolg van het vervallen van de tijdelijke bestemming zal het gebruik als ligplaats voor deze woonboten vervolgens onder het algemene overgangsrecht (artikel 13.2) van het nieuwe bestemmingsplan komen te vallen.</p> <p>Hiermee ontstaat voor deze woonboten dan ook een sterkere planologische positie. Immers wordt het nu persoonsgebonden overgangsrecht daarmee</p>	<p>De gemeente heeft op 23 september jongstleden een gesprek gevoerd met reclamant om diens punten te bespreken. In dit overleg heeft de gemeente haar standpunt met betrekking tot het opnemen van een voorlopige bestemming kunnen uitleggen en heeft de reclamant aangegeven dit standpunt te begrijpen en te respecteren. Daarmee is dit punt afgehandeld en leidt het niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Op dit moment heeft een groot deel van de woonbootbewoners ermee ingestemd mee te willen werken aan een overeenkomst tussen henzelf, Amsterdam en de gemeente om afspraken te maken over de verplaatsing en de nieuwe ligplaats. Deze wordt de woonbootbewoners aangeboden voorafgaand aan behandeling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Ouder-Amstel.</p>

	<p>opgewaardeerd naar een – aan éénieder – overdraagbaar objectgebonden overgangsrecht.</p> <p>Reclamant kan zich niet met deze planologische regeling verenigen en acht deze in ruimtelijk opzicht zeer ongewenst.</p> <p>In de eerste plaats – zoals ook blijkt uit de initieel voorlopige bestemming- is het uitgangspunt van de gemeente Ouder-Amstel dat de woonboten dienen te worden verplaatst. Reclamant onderschrijft dit uitgangspunt volledig. Daarvan uitgaande is het onbegrijpelijk dat – indien verplaatsing niet binnen de gestelde termijn mogelijk blijkt – de planologische rechten van de woonboten worden versterkt ten opzicht van de huidige situatie. Zelfs zodanig worden versterkt dat het aannemelijk is dat het strijdige gebruik niet meer zal worden beëindigd.</p> <p>In de tweede plaats leidt deze wijze van bestemmen er toe dat medewerking van de bewoners aan het binnen de 5-jaarstermijn verplaatsen van de woonboten goeddeels illusoir zal worden. Zij versterken immers hun positie en planologische rechten door 5 jaar lang stil zitten en niet in te gaan op verplaatsingsaanbiedingen. Bij verplaatsingsaanbiedingen die gedaan worden na ommekomst van de 5-jaarstermijn is er evenmin een noodzaak voor de bewoners om hieraan mee te werken; zij hebben dan immers een stevig en overdraagbaar gebruiksrecht verworven.</p> <p>Bovenstaande consequenties van tijdelijke bestemming ‘Water-voorlopig’ voor de genoemde woonboten acht reclamant ongewenst en strijdig met het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening.</p>	
	<p>2.</p> <p>In de bestemmingen ‘Water’ en ‘Water-voorlopig’ is in respectievelijk artikel 5.2.1 en 6.2.1 bepaald dat het maximum aantal woonboten in het plangebied 22 stuk bedraagt. Dit heeft het (onbedoelde) effect dat indien binnen de 5-jaarstermijn van de bestemming ‘Water-voorlopig’ er een woonboot met deze bestemming wordt uitgeplaatst buiten het plangebied, deze ligplaats (door een</p>	<p>Het is inderdaad niet de bedoeling dat leeggekomen ligplaatsen in de bestemming ‘Water’ en ‘Water-voorlopig’, dus waarvan de ambitie is dat de kade leeg blijft van woonboten, worden ingenomen door (woonboten van) derden. Artikel 6.4 is hierop aangevuld.</p>



	<p>derde) weer kan worden ingenomen met een nieuwe woonboot. Dit is naar het oordeel van reclamant een ongewenste situatie.</p> <p>Wij doen dan ook de dringende suggestie om in de regels op te nemen dat het niet is toegestaan om na verplaatsing van een woonboot met de voorlopige bestemming, op deze plaats of binnen deze bestemming opnieuw een ligplaats in te nemen. Dit kan middels een bepaling dat de nieuwvestiging van woonboten niet is toegestaan.</p>	
--	--	--

### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten;

- Aanvulling van artikel 6.4 met bepaling dat nieuwvestiging van woonboten niet is toegestaan.