Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Publicaties Stadsdeelbestuur 2012
Stadsdeelraad
Moties en amendementen
26 juni 2012 - 4

Ingediend onder nummer	2
Amendement van	De raadsleden Duijndam, Icke (SP), Lahaise en Verhagen (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: bestemming hotelboten
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende dat:
- in het ontwerp-Bestemmingsplan Water de mogelijkheid is opgenomen om door middel van een wijziging van het bestemmingsplan het gebruik van een ligplaats ten behoeve van een ‘horeca van categorie 5’ (hotelboot (of short stay) toe te staan;
- door de deelraad nog geen beleid is vastgesteld voor het omzetten van short stay-boten naar 'hotelboten',

overwegende dat:
- bepalingen omtrent hotelboten in het bestemmingsplan derhalve prematuur zijn;
- daar een verkeerd signaal van uit gaat naar exploitanten en andere belanghebbenden, met als mogelijke indruk dat het stadsdeel voorsorteert op het legaliseren van hotel- en short stay-boten;
- dit mogelijk consequenties kan hebben voor de handhaving;
- het bestemmingsplan juist bedoeld is om duidelijkheid te verschaffen,

besluit:

1. Artikel 4.6.5 inhoudende de bevoegdheid om de bestemming ten behoeve van het gebruik van een ligplaats voor ‘horeca van categorie 5’ uit het bestemmingsplan te schrappen.
2. In afwijking van de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’, de beantwoording van de zienswijzen van adressant onder nummer 20 niet over te nemen en de zienswijze gegrond te verklaren. De zienswijzen van adressanten onder de nummers 19, 43, 45, 46, 47, 53, 65, 68 en 365 t/m 372 gegrond te verklaren voor zover gericht tegen de bevoegdheid om hotelboten mogelijk te maken en voor het overige ongegrond te verklaren overeenkomstig de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’.

Bovenstaand amendement is verworpen.

Ingediend onder nummer	3
Motie van	De raadsleden Kleinpaste (D66), Van Oostveen, Nuijens (GroenLinks), Lahaise en Noyon (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: toekomstige op- en afstaplocaties en –voorzieningen
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende dat:

- de raad begin 2006 de Visie op het Water heeft vastgesteld en vervolgens heeft ingestemd met het Steigerplan;
- de kerndoelen uit de Visie op het Water een publiek belang dienen, waaronder
    - het verbeteren van het zicht op en het contact met het water;
    - het stimuleren van schoon openbaar vervoer en vrachtvervoer over water, ter ontlasting van het vervoer over de weg;
- niet alle ontwikkelingen verlopen overeenkomstig de aannames en verwachtingen van de raad, zoals hieronder aangegeven:
    - het beoogde OV komt niet goed van de grond, het toeristisch personenvervoer op rondvaartboten des te meer;
    - het schone, elektrisch vervoer komt moeizaam op gang;
    - er zijn weinig reders die gericht samenwerken met walvervoerders om de uitstoot van CO2 en het aantal walverplaatsingen te verminderen, waardoor de totale druk op wal en water niet af- maar toeneemt en de intentie van kleinschalig, elektrische passagiers- en goederenvervoer verder uit zicht dreigt te raken,

overwegende dat:

- bestuur en raad hechten aan 'draagvlak in de buurt';
- de op- en afstaplocaties bij het Amstelveld en de Noordermarkt door een groot, resp. zeer groot aantal mensen niet wordt gewenst, ondermeer uit vrees voor overlast en de impact van grote stromen toeristen op beide pleinen;
- de tegenstanders (walbewoners, woonbootbewoners, ondernemers en andere belanghebbenden) vanuit een groot aantal verschillende belangen hetzelfde standpunt zijn toegedaan;
- het Bestemmingsplan Water geen bepalingen bevat, zoals met betrekking tot het soort boot dat mag aanleggen, of garanties kan geven voor het beheersen van (mogelijke) overlast;
- het zeer wel mogelijk is dat er in andere kaders, zoals de Verordening op het Binnenwater, instrumenten kunnen worden geschapen waardoor selectie aan de hand van overlast, duurzaamheid en OV versus toerisme wel mogelijk wordt;
- de handhaving van overlast op en aan het water nu al vaak zeer ingewikkeld blijkt, en de handhavingcapaciteit beperkt is,

voorts overwegende dat:

- de discussie over het horecabeleid en de vorig jaar gehouden conferentie over ‘zwerflawaai’ tot meer inzicht heeft geleid in de druk op het woon- en leefklimaat in de binnenstad en op genoemde locaties;
- deze locaties gelegen zijn aan de steeds drukker bevaren smalle Prinsengracht en dat er gerede zorgen zijn over het creëren van nieuwe ‘nautische’ knelpunten;
- eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht in dit opzicht uitkomst had kunnen bieden, maar dat dit scenario, na signalen uit de branche, tot op heden niet tot stand is gekomen;
- vele door de rondvaart gebruikte locaties in deze stad de facto functioneren als privé-voorzieningen, soms met reclame-uitingen en kaartverkoop,

tot slot overwegende dat:

- deze ontwikkelingen -zes jaar na vaststelling van de Visie- dienen te worden meegenomen bij de ultieme beslissing tot vaststelling van het Bestemmingsplan Water,

spreekt uit dat:

1. Het publiek belang van de kerndoelen van de Visie op het Water onverkort wordt onderschreven: centraal uitgangspunt van het Bestemmingsplan Water blijft het verbeteren en/of herstellen van de relatie tussen wal en water.
2. Eventuele toekomstige op- en afstaplocaties (bijvoorbeeld op de locaties Amstelveld en Noordermarkt) en uitbreiding van bestaande locaties pas worden overwegen als de volgende voorwaarden in acht zijn genomen:
    - Passagiers- en goederenvervoerders zetten in het Centrum alleen uitstootvrije en relatief stille schepen in;
    - Verzoeken om nieuwe locaties worden goed onderbouwd vanuit de branche en komen primair ten goede aan kleinschalig personenvervoer met een OV-karakter;
    - Er zijn juridische instrumenten ontwikkeld door het stadsdeel of andere bestuurslagen om te kunnen selecteren op de mate van uitstoot en op het OV-karakter van personenvervoer;
    - Er wordt lering getrokken uit informatie over de mate van overlast (hoe daarmee om te gaan) op reeds gerealiseerde locaties in de binnenstad;

- Het handhavingsregime te water is aantoonbaar toereikend om overlast te voorkomen, resp. effectief terug te dringen;
- Op de Prinsengracht (en qua drukte vergelijkbare grachten) wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, tenzij uit verkeerscirculatie-onderzoek-te-water blijkt dat dit onwenselijk is vanwege vooral nautische en milieutechnische redenen.

3. Voor het creëren van zichtlocaties en voor het eventueel realiseren van toekomstige op- en afstaplocaties (na toetsing aan de voorwaarden onder 2) geldt dat het verplaatsen van woonboten op vrijwillige basis dient te geschieden.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	4
Motie van	De raadsleden Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Thijs Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Dijksgracht Oost
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constaterende dat:
- de centrale stad heeft besloten thans af te zien van ontwikkeling van de onder haar bestuurlijke competentie vallende Dijksgracht Oost, tussen Mariniersbrug en Oostenburgereiland,

overwegende dat
- de Dijksgracht een natuurlijke maar nu nog ontoereikende verbinding vormt tussen Oosterdok en Oostenburg;
- deze route een belangrijke ontsluitingsweg gaat vormen voor het langzaam verkeer tussen het Centraal Station en het (toekomstige) woon-/werkgebied op het Oostenburgereiland;
- dit aansluit bij de wens van bewoners om een recreatieve fietsroute aan te leggen tussen Czaar Peterbuurt en CS/Oosterdokseiland;
- de Dijksgracht in potentie een aantrekkelijke (woon)locatie vormt voor het realiseren van nieuwe ligplaatsen ter uitbreiding van het totale arsenaal en/of ter vervanging van opgeheven ligplaatsen elders in het stadsdeel,

voorts overwegende dat:
- het mogelijk is om onder ‘oud recht’ op deze geluidsbelaste locatie woonboten te situeren, mist de daartoe vereiste procedures tijdig in gang worden gezet;
- woonboten op deze locatie de aanleg vergen van een weg met passende infrastructuur die substantiële investeringen vraagt, maar mogelijk minder dan door de Centrale Stad voorzien;
- bedrijfsvaartuigen toe kunnen met een eenvoudiger en goedkoper infrastructuur, zeker als gekozen mocht worden voor een ‘nachtstalling’ voor rondvaartboten;
- het combineren en (slim) faseren van infrastructurele werkzaamheden (fietsverbinding met Oostenburg, ontsluiting ‘Reiniging’, e.d.) de kosten zou kunnen drukken,

ten slotte overwegende dat:
- het zinvol is (juist) in crisistijd kansen te benutten en te anticiperen op gewenste toekomstige ontwikkelingen,

besluit:

Het dagelijks bestuur op te dragen:
Na te gaan -zo nodig met een quick scan- welke mogelijkheden er zijn om tegen de laagst mogelijke kosten te zorgen voor een weg op de Dijksgracht voor langzaam verkeer (fietsers, karretjes reiniging) en een minimale (tijdelijke) infrastructuur die nodig is om de Dijksgracht Oost te kunnen gebruiken als locatie voor rondvaartboten of andere vaartuigen.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	5
Amendement van	De raadsleden Verhagen, Versteeg (PvdA), Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Kleinpaste (D66)
Over	Bestemmingsplan Water: boten nabij orde-1 bruggen
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum,

Overwegende dat:
- ons uit de markt is gebleken dat eigenaren van woonboten die zijn gelegen binnen een afstand van 10 meter tot een orde-1 brug, hun boot zien als een object dat voor verplaatsing in aanmerking komt;
- als gevolg hiervan de woonboten gelegen nabij de orde-1 bruggen door de markt lager kunnen worden gewaardeerd en daardoor financiële nadelige gevolgen voor de betreffende booteigenaren kunnen hebben;
- om gebruik te kunnen maken van de bevoegdheid als bedoeld in artikel 4.6.3, het dagelijks bestuur in eerste instantie dan wel tegelijkertijd gebruik dient te maken van de bevoegdheid om de aantallen te wijzigen uit het rak waar een boot uit vertrekt, zoals geformuleerd in artikel 4.6.1 a;
- de toepassingsvoorwaarde in artikel 4.6.1 b onder d onder 4 zo is geformuleerd dat de toepassing ervan niet uitsluitend en alleen is gericht op de boot die is gelegen naast de orde- 1 brug, maar zich ook kan richten op iedere andere boot uit het betreffende rak;
- in artikel 4.6.3 de bevoegdheid ligt besloten het aanduidingsvlak te wijzigen nadat een woonboot of bedrijfsvaartuig is verplaatst naar een alternatieve ligplaats danwel anderszins verplaatst wordt, waarmee ook wordt bedoeld een herschikking van de overige boten in het rak, nadat een andere boot dan de boot die is gelegen naast de orde-1 brug uit het rak is verplaatst;
- door een andere boot dan die naast de orde-1 brug te verplaatsen, immers ook de gewenste ruimte in het rak ontstaat, waardoor alle boten in het rak zodanig kunnen worden opgeschoven dat 10 meter vrije ruimte tot de brug ontstaat,

voorts overwegende dat:
- deze wijze van uitvoeren onvoldoende uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt;
- maatschappelijk behoefte bestaat aan het bieden van duidelijkheid op dit punt en derhalve een aanvulling op de toelichting bij het bestemmingsplan wordt voorgesteld,

besluit:

Paragraaf 6.4.2.3 van de toelichting te vervangen door de volgende passage:

“De verplaatsing van een boot uit een rak met boten waarbij 1 of 2 boten zijn gelegen binnen 10 meter van een orde-1 brug, brengt met zich mee de bevoegdheid van het dagelijks bestuur om het aanduidingsvlak voor de ligplaatsen zodanig aan te passen dat een vrije ruimte ontstaat van tenminste 10 meter bij orde-1 bruggen. Op die manier kan worden bereikt dat de monumentale bruggen beter zichtbaar worden en daarmee beter tot hun recht komen. Dat betekent echter niet dat het doel om 10 meter vrije ruimte tot een orde-1 brug te creëren bereikt kan worden uitsluitend en alleen door verplaatsing van de boot die is gelegen binnen 10 meter afstand tot een orde-1 brug. Het doel is net zo goed te bereiken door de verplaatsing van een andere boot uit het betreffende rak, waardoor de overige boten zodanig kunnen worden herschikt dat de beoogde 10 meter vrije afstand tot een orde-1 brug kan worden bereikt. Om die reden zijn alle boten die zijn gelegen binnen 10 meter afstand van een orde-1 brug opgenomen in het aanduidingsvlak ‘specifieke vorm van water – ligplaatsen’. Daardoor hebben alle booteigenaren al dan niet gelegen binnen 10 meter afstand van een orde-1 brug gelijke rechten en plichten. Zoals onder 6.4.2.1 is uitgelegd gebeuren dit soort verplaatsingen op basis van vrijwillige medewerking van de betreffende booteigenaar.”

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	6
Amendement van	De raadsleden Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Noordermarkt
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constaterende dat:
- de Noordermarkt in het ontwerp-bestemmingsplan wordt aangemerkt als ‘bijzondere plek’, met als uitwerking op de verbeelding de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap’ en een aanduiding voor een op- en afstaplocatie in de Prinsengracht, waarvoor twee ligplaatsen voor woonboten moeten wijken,

overwegende dat:
- in afwijking van de Visie op het Water, het weg-bestemmen en onvrijwillig verplaatsen van woonboten hier als een te zwaar middel wordt gezien om de gestelde doelen te bereiken;
- het doel van meer op- en afstaplocaties kan worden gerealiseerd op het niveau van het hele netwerk, dat via geëigende procedures desgewenst kan worden uitgebreid;
- het doel van meer zicht op en contact met het water ook kan worden bereikt door hantering van de instrumenten voor het ‘ontdichten’ van drukke rakken,

voorts overwegende dat:
- het rak van de Prinsengracht bij de Noordermarkt behoort tot de drukst bevaren rakken in de binnenstad, waar extra op- en afstaplocaties zorgen voor nog meer vaarbewegingen, met als gevolg meer uitstoot en een verhoogde kans op opstoppingen en aanvaringen;
- de concentratie van luchtverontreiniging de grenswaarden weliswaar niet overschrijdt, maar wel kan leiden tot schade aan de gezondheid (GGD 27-2-2012);
- veel bewoners en ondernemers vrezen voor sterke toename van het aantal bezoekers, waardoor de balans tussen bewoners, werkenden en toeristen en daarmee het karakter van de Noordermarkt zou kunnen worden verstoord;
- bij toenemende drukte en druk op de openbare ruimte meer overlast ontstaat en er geen garanties te geven zijn dat deze met handhaving voldoende effectief kan worden tegengaan,

spreekt uit dat:
Een extra op- en afstaplocatie bij de Noordermarkt niet nodig is en het belang van een directe ontsluiting voor grote (rondvaart)boten met bezoekers niet opweegt tegen het belang dat is gediend met een gezond leefklimaat en een buurt in balans.

besluit:

1. De Noordermarkt als bijzondere plek in de regels (art. 8.1. onder a) te schrappen, de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap’, alsmede de aanduiding ‘specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie’ van de verbeelding te verwijderen en de hieraan gerelateerde artikelen alsmede de toelichting bij het bestemmingsplan dienovereenkomstig aan te passen.
2. De verbeelding te wijzigen door het rak aan de zijde van de Noordermarkt gelegen tussen de Prinsensluis en de Lekkeresluis aan te duiden als ‘specifieke vorm van water - ligplaatsen’, met als toegestaan aantal ligplaatsen 12, welk aantal tevens als maximum aantal geldt.
3. In afwijking van de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’ en gelet op de overwegingen bij dit amendement, de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 3, 10, 11, 17 (betreft de in Bijlage 6 bij de Nota van Beantwoording opgenomen 107 personen), 40, 41, 42, 67, 71 en 74 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren. De zienswijzen 19, 45, 46, 63, 68 en 365 t/m 372 gegrond te verklaren voor zover gericht tegen de op- en afstaplocatie aan de Noordermarkt en voor het overige ongegrond te verklaren overeenkomstig de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	7
Motie van	De raadsleden Kramer en Van Oostveen (GroenLinks), Lahaise (PvdA) en Duijndam (SP)
Over	Bestemmingsplan Water: Afwijkings- en wijzigingsmogelijkheden op- en afstaplocaties en -voorzieningen
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constaterende dat:
- het ontwerp bestemmingsplan water voorziet in diverse afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden voor het dagelijks bestuur betreffende op- en afstaplocaties en –voorzieningen;
- de raad eerder heeft besloten af te zien van zijn bevoegdheid om t.a.v. dit onderwerp een verklaring van geen bedenkingen af te geven of te weigeren (besluit 21 februari 2012-11),

overwegende dat:
- op- en afstaplocaties en -voorzieningen substantieel van invloed kunnen zijn op de openbare ruimte op de wal en het water, qua ruimtewerking en -beleving en qua inrichting en gebruik;
- de raad bij nader inzien wil beschikken over de mogelijkheid om daar bevoegd uitspraken over te doen;
- het schrappen van de desbetreffende afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden vooralsnog als een te ingrijpend instrument wordt gezien vanwege doorbreking van de gebruikelijke bestemmingsplansystematiek en een al te sterke inperking van de gewenste flexibiliteit;
- het volstaat om het categorieënbesluit van 21 februari te herzien,

spreekt uit dat:

1. De raad in geval van een omgevingsvergunning voor op- en afstaplocaties en -voorzieningen gebruik wil kunnen maken van zijn wettelijke bevoegdheid tot het afgeven (of weigeren) van een verklaring van geen bedenkingen.
2. De raad voornemens is daartoe het ‘Besluit tot aanwijzen van categorieën van gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen niet is vereist’ als volgt te wijzigen:
    - A6 “Aanpassing van bestaande weg- en waterinfrastructuur met de daarbij behorende voorzieningen, met uitzondering van op- en afstaplocaties en -voorzieningen.”

besluit:
Het dagelijks bestuur op te dragen een raadsvoordracht op te stellen tot wijziging van het ‘categorieënbesluit’ conform de voornemens van de raad.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	8
Amendement van	De raadsleden Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Amstelveld
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constaterende dat:
- het Amstelveld in het ontwerp-bestemmingsplan wordt aangemerkt als ‘bijzondere plek’, met als uitwerking op de verbeelding de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap’ en een aanduiding voor een op- en afstaplocatie in de Prinsengracht, waarvoor twee ligplaatsen voor woonboten moeten wijken,

overwegende dat:
- in afwijking van de Visie op het Water, het wegbestemmen en onvrijwillig verplaatsen van woonboten hier als een te zwaar instrument wordt gezien om de gestelde doelen te bereiken;
- het doel van meer op- en afstaplocaties reeds wordt bereikt door de aanleg van zo'n voorziening in de Reguliersgracht, tegenover de ingang van de Amstelkerk;
- het doel van meer zicht op en contact met het water ook kan worden bereikt door hantering van de instrumenten voor het 'ontdichten' van drukke rakken,

voorts overwegende dat:
- het wenselijk is, ter bevordering van het (elektrisch) vrachtvervoer over water en ter bevoorrading van de Utrechtsestraat, nog een extra op- en afstapvoorziening te realiseren en wel in de Keizersgracht, tussen Reguliersgracht en Utrechtsestraat,

besluit:

1. Het Amstelveld als bijzondere plek in de regels (art. 8.1. onder a) te schrappen, de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap', alsmede de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie' van de verbeelding te verwijderen en de hieraan gerelateerde artikelen alsmede de toelichting bij het bestemmingsplan dienovereenkomstig aan te passen.
2. De verbeelding te wijzigen door het rak in de Prinsengracht tussen de Reguliersgracht en de Utrechtsestraat aan de zijde van het Amstelveld aan te duiden als 'specifieke vorm van water - ligplaatsen', met als toegestaan aantal ligplaatsen 7, welk aantal tevens als maximum aantal geldt.
3. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen' en gelet op de overwegingen bij dit amendement, de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 21, 61 en 73 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren. De zienswijzen 38, 45, 63, 68 en 365 t/m 372 gegrond te verklaren voor zover gericht tegen de op- en afstaplocatie aan het Amstelveld en voor het overige ongegrond te verklaren overeenkomstig de 'Nota van beantwoording zienswijzen'.
4. Het dagelijks bestuur op te dragen een extra op- en afstaplocatie te zoeken in het rak van de Keizersgracht tussen Reguliersgracht en Utrechtsestraat, en deze te zijner tijd voor te leggen aan de raad.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	9
Amendement van	De raadsleden Van Oostveen, Kramer (GroenLinks), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Financiering
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constaterende dat:
- de financiële onderbouwing uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan Water voor de uitvoering van het bestemmingsplan Water uitgaat van financiering ten laste van een geoormerkte reservering van 3 miljoen euro in de algemene reserves,

overwegende dat:
- het gedurende een lange periode, i.c. 10 jaar, reserveren van grote bedragen uit het oogpunt van financieel beheer en effectieve besteding niet altijd wenselijk is;
- de uitgaven per jaar in casu sterk kunnen variëren, vanwege het vrijwillige karakter van diverse maatregelen, zoals het 'ontdichten' van drukke rakken en het verplaatsen van boten gelegen binnen een afstand van 10 meter tot een historische brug, en deze verplaatsingen uitsluitend mogelijk zijn na wijziging daartoe van het bestemmingsplan;

- de verplaatsingen van boten naar alternatieve ligplaatsen daardoor niet als recht direct in het bestemmingsplan zijn opgenomen en om die reden niet rechtstreeks bepalend zijn voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan;
- de nieuwe op- en afstaplocaties die in het plan zijn opgenomen als nieuwe ontwikkeling aangemerkt dienen te worden, waarmee bij de economische uitvoerbaarheid rekening gehouden dient te worden;
- daarnaast rekening gehouden moet worden met aangegane verplichtingen ter zake van verplaatsingen en (her)inrichting van ligplaatsen ten behoeve van zes woonboten,

voorts overwegende dat:

- per jaar door de raad bij de vaststelling van de begroting zal worden bezien of en hoeveel middelen beschikbaar gesteld zullen worden voor de uitvoering van het verplaatsen van boten uit drukke rakken of vanaf orde-1 bruggen;
- duidelijk moet zijn welke middelen in 2013 beschikbaar komen voor verplaatsingen, herinrichting van ligplaatsen en op- en afstaplocaties;
- de financiële raming van uitvoeringsuitgaven correctie behoeft ingevolge wijziging van de toelichting bij het bestemmingsplan door de raad,

besluit:

1. De reservering voor de uitvoering van het bestemmingsplan zoals aangegeven in de brief van 15 mei 2012 onder II, ad € 2.755.000, te schrappen.
2. Een bedrag ad € 330.000 op te nemen in de komende (gewijzigde) begroting t.b.v. overeengekomen verplaatsingen en (her)inrichting van ligplaatsen.
3. Een bedrag van € 240.000 op te nemen in de komende (gewijzigde) begroting t.b.v. de in het bestemmingsplan Water opgenomen op- en afstaplocaties.
4. Een bedrag van € 220.000 op te nemen in de komende (gewijzigde) begroting t.b.v. vier verplaatsingen uit drukke rakken of van orde-1 bruggen.
5. Paragraaf 10.3 Financiering, bij het bestemmingsplan Water aan te passen, zoals uitgewerkt in de bij dit amendement behorende bijlage.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Bijlage: Toelichting Bestemmingsplan Water

10.3 Financiering

Artikel 3.1.6 lid 1 sub f. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in de voorbereiding van een bestemmingsplan de economische uitvoerbaarheid inzichtelijk dient te worden gemaakt. Indien het bestemmingsplan voorziet in uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Dit bestemmingsplan voorziet in uitvoering van werken door het stadsdeel. Op- en afstaplocaties en alternatieve ligplaatsen worden mogelijk gemaakt.
Wat betreft de kosten die gepaard gaan met het feitelijke verplaatsen van boten naar alternatieve ligplaatsen alsmede de kosten voor aanleg van en aansluiting op de nutsvoorzieningen van woonboten/ niet varende bedrijfsvaartuigen worden deze door het stadsdeel gedragen als het gaat om verplaatsingen van:

1. De woonboot die is wegbestemd aan de Snoekjesgracht;
2. De verplaatsing van twee woonboten (Fingerd en De Verloren Wind) vanaf de wissellocatie aan de Marinierskade;
3. De verplaatsing van één woonboot vanaf de Plantage Kerklaan 220;
4. De verplaatsing van twee woonboten aan de Plantage Kerklaan naar hun nieuwe ligplaats die is voorzien in het bestemmingsplan Water in de Nieuwe Vaart.

Voor deze verplaatsingen geldt dat deze op korte termijn uitgevoerd dienen te worden en het geld daarvoor (€ 330.000,--) op korte termijn beschikbaar dient te zijn. Hiervoor dient een reservering te

worden gemaakt in de begroting. Het bestemmingsplan maakt daarnaast verplaatsingen mogelijk van boten op basis van vrijwilligheid vanuit een in het bestemmingsplan aangewezen druk rak naar een alternatieve ligplaats en verplaatsingen van boten uit een rak waarin boten zijn gelegen binnen een afstand van 10 meter tot een historische brug.
Aan de uitvoering van dergelijke verplaatsingen dient een wijziging van het bestemmingsplan (in de aantallen en/of het aanduidingsvlak voor ligplaatsen) vooraf te gaan. Omdat op dit moment niet verwacht wordt dat in grote getale van deze mogelijkheden gebruik gemaakt zal worden, zal op de begroting van 2013 geld gereserveerd worden om de verplaatsing van vier woonboten mogelijk te maken. Daarmee is een bedrag gemoeid van €220.000,--. Daarna zal jaarlijks door de raad worden bezien of het nodig is om, en zo ja, hoeveel financiële middelen gereserveerd kunnen worden waarmee uitvoering kan worden gegeven aan de doelstellingen van het bestemmingsplan inzake het verplaatsen van boten uit drukke rakken en boten uit rakken waarin boten zijn gelegen binnen 10 meter afstand tot een historische brug. Voor de volgende jaren zal het dagelijks bestuur aan de raad financieringsvoorstellen doen voor andere verplaatsingen. De kosten die gepaard gaan met andere verplaatsingen op vrijwillige basis dan uit een druk rak of uit een rak met boten bij een historische brug dienen door de betreffende eigenaar van de te verplaatsen boot gedragen te worden.
Daarnaast bevat het bestemmingsplan 18 nieuwe locaties voor op- en afstapvoorzieningen. Hiervan zijn er vijf op basis van projectbesluiten gerealiseerd. Daarnaast is een op- en afstapvoorziening particulier gefinancierd en brengt het bestemmingsplan Water nog kosten voor 12 nieuwe op- en afstaplocaties met zich mee. De kosten voor de uitvoering van deze 12 op- en afstapvoorzieningen worden eveneens opgenomen in de begroting voor 2013. Daarmee is een bedrag gemoeid van €240.000,--.
Daarnaast kunnen er kosten gemoeid zijn met het treffen van fysieke maatregelen om de doorstroming van het water te bevorderen. Deze kosten zijn echter niet direct een gevolg van het bestemmingsplan Water.
Het dagelijks bestuur zal de raad voorstellen op de begroting van 2013 voor de uitvoering van het bestemmingsplan Water een bedrag van € 790.000,-- op te nemen. Gelet hierop is dit bestemmingsplan financieel en economisch uitvoerbaar.

Ingediend onder nummer	10
Amendement van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP), Kramer en Van Oostveen (GL), Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan water: wijzigen afwijkingsbevoegdheid
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de deelraad het volgende besluit neemt:

de raad van het Stadsdeel Centrum,

Constaterende:
- dat in artikel 4.3 van de regels (bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels) onder 4.3.4 voor de op- en afstapvoorzieningen een afwijkingsbevoegdheid is opgenomen;
- dat het dagelijks bestuur in afwijking van het bepaalde in artikel artikel 1.43 ingeval van een omgevingsvergunning, mag afwijken van de maximale maatvoering van een op- en afstapvoorziening tot maximaal 10 afmeerpalen en/of een grotere entreeplank tot maximaal 2 m², al dan niet in combinatie met een steiger,

overwegende:
- dat dit tot gevolg heeft dat het ontwerpbestemmingsplan het mogelijk maakt dat de op- en afstapvoorzieningen in de loop van de tijd kunnen worden vergroot en niet volledig valt uit te sluiten dat ook een steiger kan worden gebouwd met ruimte voor bouwwerken;
- dat deze binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, beperkt dient te blijven tot het afwijken van het aantal afmeerpalen en/of een grotere entreeplank en in geen geval ten behoeve van steigers kan worden aangewend;
- dat ter meerdere zekerheid daarvan de planregels dienen te worden aangepast door aan de tekst van artikel 4.3.4 toe te voegen dat alleen kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 1.43

onder a, zodat de afwijking niet kan worden gebruikt ten behoeve van een afwijking van artikel 1.43 onder b,

besluit

1. In artikel 4.3 van de Regels (bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels) onder 4.3.4 na de passage “het bepaalde in artikel 1.43” toe te voegen de tekst: “onder a.”.
2. In afwijking van de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’, de beantwoording op dit onderdeel van de zienswijzen van de adressanten van zienswijze 17 (genoemd in bijlage 6 bij de Nota van beantwoording zienswijzen) niet over te nemen en de zienswijze op het betreffende onderdeel gegrond te verklaren.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	11
Motie van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP)
Over	Bestemmingsplan Water: expertmeeting waterberging en doorstroming
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van het Stadsdeel Centrum,

Constaterende:
- dat onduidelijkheid bestaat over het effect van de aanwezigheid van (woon)boten op de waterberging en de doorstroming in een bepaald rak,

overwegende:
- dat deze onduidelijkheid kan leiden tot nadelige gevolgen voor (woon)boten in het gebied met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied',

besluit:

1. Het dagelijks bestuur te verzoeken in september 2012 een expertmeeting te organiseren met als doel duidelijkheid te krijgen over het effect van de aanwezigheid van (woon)boten met betrekking tot waterberging en doorstroming.
2. Afhankelijk van de uitkomst van deze expertmeeting het bestemmingsplan Water waar nodig aan te passen.

Bovenstaande motie is aangenomen.

Ingediend onder nummer	12
Amendement van	De raadsleden Duijndam, Icke (SP), Lahaise (PvdA), Kramer, Van Oostveen (GL) en Kleinpaste (D66)
Over	Bestemmingsplan water: geen alternatieve locaties in Kattenburgervaart
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende:
- dat het ontwerpbestemmingsplan water uitgaat van 55 te verplaatsen woonboten, te weten: 5 verplichte verplaatsingen; 18 vrijwillige verplaatsingen uit de drukkere rakken; 29 vrijwillige verplaatsingen om historische bruggen vrij te houden en 3 reeds toegezegde verplaatsingen;

- dat in het conceptbestemmingsplan water 40 tot 79 alternatieve locaties voor woonboten zijn opgenomen;
- dat er meer alternatieve locaties zijn dan te verplaatsen boten,

voorts overwegende:
- dat de doodlopende Kattenburgervaart gelegen is in een uitzonderlijk stille en groene woonbuurt, mede vanwege het ontbreken van straten en autoverkeer langs de vaart;
- dat de Kattenburgervaart vanwege het bijzondere karakter van deze vaart met zijn groene oevers, die intensief voor recreatie door buurtbewoners worden gebruikt, in een dichtbebouwde woonwijk minder geschikt is als woonbootlocatie;
- dat de ambitie om een groot aantal woonboten binnen afzienbare tijd – de termijn van dit bestemmingsplan – uit de binnenstad naar de Oostelijke Eilanden te verplaatsen door enkele amendementen naar beneden kan worden bijgesteld;
- dat gezien de vrijwilligheid van overige verplaatsingen niet te verwachten valt dat alle alternatieve ligplaatsen de komende tien jaar – de looptijd van het bestemmingsplan – nodig zijn,

besluit:

1. Op de verbeelding de aanduidingsvlakken met de aanduiding ‘specifieke vorm van water – ligplaatsen’ in de Kattenburgervaart te schrappen.
2. De tekst van de toelichting als gevolg van besluitonderdeel I dienovereenkomstig aan te passen.
3. In afwijking van de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’, de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 7, 23, 24, 34, 51, 83 t/m 311, 312 t/m 337 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren.
4. In afwijking van de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’, de beantwoording van zienswijze van adressant met nummer 36 niet over te nemen, voor wat betreft de beantwoording van de zienswijze over de Kattenburgervaart, de zienswijze gericht tegen de ligplaatsen in de Kattenburgervaart gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Ingediend onder nummer	13
Amendement van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP), Van Lissum en Mensink (VVD), Lahaise (PvdA), Kleinpaste (D66), Van Oostveen en Kramer (GL)
Over	Bestemmingsplan water: oplossen van nautisch onwenselijke situatie in de knik van de Prinsengracht
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende:
- dat de knik in de Prinsengracht onder de Westertoren nautisch een niet optimale situatie is doordat er een aanlegsteiger is gesitueerd;
- dat door de voorgenomen aanpassing van de steiger de situatie ter plekke enigszins verbetert, maar dat deze nog steeds niet optimaal is waardoor gevaar voor aanvaring met varende schepen, de wal en de woonboten blijft bestaan (zie advies Waternet d.d. 31-3-2011: bijlage 1);
- dat er ondanks de verwijdering van 7 woonboten in het rak tussen de Rozengracht en Leliegracht er maar 1 op- en afstapvoorziening voor het Anne Frankhuis gerealiseerd is;
- dat er in bovengenoemd rak behoefte is aan een op- en afstapvoorziening waar 2 boten tegelijk aan kunnen leggen;
- dat een verlenging van de huidige op- en afstapvoorziening van 10 meter al voldoende is om 2 schepen aan te kunnen laten leggen;
- dat hiermee de noodzaak voor de verlengde steiger in de knik komt te vervallen;
- dat er bovendien in de Keizersgracht ten noorden van het homomonument aan de even zijde een afmeervoorziening gepland is van waaruit het Anne Frankhuis ook goed bereikbaar is;

- dat er aanvullend onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit en een onderzoek door Waternet naar de nautische aanvaardbaarheid van de verlenging. In beide onderzoeken wordt de conclusie getrokken dat er geen bezwaren zijn tegen de verlenging (zie bijlage 2 en N001-1206256ENI-kwe-V01-NL 22-6.pdf),

besluit:

1. Op de verbeelding het aanduidingsvlak ‘specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie’ in de Prinsengracht voor het Anne Frankhuis te verlengen met 10 meter en de toelichting daarop aan te passen.
2. Op de verbeelding het aanduidingsvlak ‘specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie’ in de knik van de Prinsengracht onder de Westertoren te schrappen, alsmede op de verbeelding het aanduidingsvlak ‘steiger’ te verkleinen, door het gedeelte van de steiger dat dient als verlenging van de kademuur (ter hoogte van Prinsengracht 277b) van de verbeelding te schrappen en de toelichting daarop aan te passen.
3. In afwijking van de ‘Nota van beantwoording zienswijzen’ en gelet op de overwegingen bij dit amendement, de beantwoording van de zienswijzen van de adressanten met de nummers 31, 37 en 52 niet over te nemen en de betreffende zienswijzen gegrond te verklaren.

Bovenstaand amendement is aangenomen.

Bijlage 1
Brief Waternet d.d. 31 maart 2011

De in de tekeningen aangegeven optie vormt een verbetering t.o.v. de bestaande situatie. Het is echter niet de gewenste situatie zoals in eerdere adviezen is aangegeven.
Allereerst is het belangrijk vast te stellen of de steiger een openbaar karakter krijgt of alleen gebruikt mag worden door Canal Company. De steiger kan ook alleen worden gebruikt door vaartuigen die varen in de Noord-Zuidrichting. Deze vaartuigen moeten bij het aanmeren telkens de vaarweg kruisen, omdat dit nu ook de praktijk is en de overige scheepvaart daarmee bekend, lijkt dat geen probleem. Als een rondvaartboot op de steiger ligt dan zal zijn voorschip voorbij de knik uitsteken in de vaarweg. Het is aan de hand van de tekeningen en onderzoek ter plaatse niet geheel vast te stellen hoever dit zal zijn.
We hebben op enkele rondvaartboten de afstand gemeten tussen voorschip t/m de toegangsdeur. De grootste gemeten afstand bleek 5,40 meter. Een rondvaartboot dat ligplaats neemt zal ten minste 1,50 meter voorbij het driehoekssteiger uitsteken en daarmee circa 6 meter uit de kade in de vaarweg komen. In de praktijk kan dit nog verder zijn.
Als er verder geen opties mogelijk zijn, en we voorwaarden aan het uitsteken van de vaartuigen kunnen opleggen, dan achten wij het voorstel acceptabel.

Bijlage 2
Op verzoek van Q. Niessen van Stadsdeel Amsterdam Centrum heb ik het idee van enkele raadsleden onderzocht voor een uitbreiding in de lengte van het geplande op en afstap steiger t.b.v. bezoekers van het Anne Frankhuis.

Volgens het huidig plan wordt er een deel van de kade gereserveerd van 40 meter voor het op en afstappen van passagiers. De locatie kan voor schepen uit zowel noordelijke als zuidelijke richting worden bezocht.
In het bijgeleverde palenplan (schets) was een ruimte gereserveerd van 8 meter ruimte voor de voorschepen van passagiersschepen die ligplaats willen nemen. Vervolgens 2.5 m voorziening voor de passagiers om in en uit te stappen en op 6 respectievelijk 12 meter een paal t.v.b. de kade muur.

Nautisch is het geen bezwaar om de op en afstap locatie uit te breiden naar 50 meter indien het volgende in acht wordt genomen.

De voorziening kan worden aangebracht tussen de grens van perceel Prinsengracht 247-249 (ten zuiden van de drenkelingentrap) tot 50 meter in zuidelijke richting dat t/m 2 meter van de gevel van het Anne Frankhuis.
(Zie bijgeleverde tekening)

De locatie komt op voldoende afstand van de in- uitvaart van de leliegracht.

Maatgevende schepen uit de Bloemgracht (18 meter lengte) met noordelijke bestemming kunnen deze ook met enige voorzorg uitvaren.

Ter hoogte van Prinsengracht 251 zullen de passagiersschepen met hun voorschepen aanmeren. Deze locatie is overzichtelijk en met eenvoudige manoeuvres voor de schepen te bereiken zodat er zo min mogelijk gemanoeuvreerd (overlast) behoeft te worden.

De in het palenplan (schets) ruimte van 8 meter acht ik onvoldoende ruimte voor de voorschepen van twee rondvaartboten. Uit onderzoek bleek dat bij type Amsterdamse rondvaartboten de afstand tussen het voorschip en de toegang tot de accommodatie 5.40 meter afstand kan zijn. Ik adviseer om ten minste een afstand van 12 meter aan te houden voor de voorschepen van de rondvaartboten.

Ingediend onder nummer	14
Amendement van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP)
Over	Bestemmingsplan Water: waterberging en doorstroming
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van het Stadsdeel Centrum,

Constaterende:
- dat in het Bestemmingsplan Water een aantal nieuwe passages en artikelen is opgenomen, die ingrijpende invloed (kunnen) hebben op de positie van woonboten en waardoor met name het ligplaatsenbeleid binnen het gebied met dubbelbestemming ingrijpend is gewijzigd ten nadele van woonboten,

overwegende:
- dat bovengenoemde regels (deels) zijn gebaseerd op de aanname, dat de aanwezigheid van woonboten een nadelige invloed heeft op waterberging en doorstroming;
- dat onder andere door professor Prof. dr. ir. Nick van de Giesen (Water Management, Civil Engineering & Geosciences, TU Delft) is aangetoond dat de aanwezigheid van woonboten geen enkele invloed heeft op waterberging en een verwaarloosbare invloed heeft op doorstroming;
- dat het weghalen van enkele woonboten, of het reduceren van het aantal ligplaatsen aantoonbaar geen enkele invloed heeft op doorstroming;
- dat volgens diverse deskundigen de werkelijke knelpunten voor de doorstroming de bruggen en sluizen zijn,

besluit:
1. Uit de Regels in de volgende artikelen te schrappen:
   a. 4.6.1.a lid 2 laatste bolletje, (de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied');
   b. 4.6.1.b sub d lid 2, (de wijziging is nodig om een verplaatsing vanuit het gebied met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' mogelijk te maken, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 9.4;);
   c. 9.4 (geheel).
2. In de toelichting de volgende passages als volgt te wijzigen:
   a. 6.3.2, 2e alinea: Om dit tot uitdrukking te laten komen in het bestemmingsplan heeft het water in het gevoelig gebied een dubbelbestemming gekregen, 'Waterstaat - Waterbergingsgebied. Het streven is er op gericht het waterbergend vermogen van het gevoelig gebied te vergroten.

Doorstroming mag niet verder belemmerd worden, er mogen geen extra obstakels worden geplaatst zoals afmeerpalen, steigers e.d.

b. 6.3.6, 2e alinea: In deze waterwegen mag het bestaande doorstroomprofiel in verhouding tot de knelpunten zoals bruggen en sluizen niet onevenredig worden aangetast.
c. 6.4.2.1, 7e alinea, 1e zin: Wordt de boot verplaatst vanuit de in de Regels genoemde drukke grachten naar een alternatieve ligplaats, dan dient in het rak waar de boot vandaan komt niet alleen het aantal ligplaatsen naar beneden te worden bijgesteld, maar ook het maximum aantal.

3. In afwijking van de 'Nota van beantwoording zienswijzen', de beantwoording van zienswijzebrief 3. onder de nummers 6 en 8 t/m 13 van de adressant nummer 77 t/m 80, niet over te nemen en de betreffende zienswijzen voor wat betreft die onderdelen gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

Bovenstaand amendement is ingetrokken.

Ingediend onder nummer	15
Motie van	De raadsleden Duijndam en Icke (SP)
Over	Bestemmingsplan water: nieuw steigerplan
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende:

- dat in artikel 4.6 van de Regels (wijzigingsbevoegdheden) onder 4.6.2 aan het dagelijks bestuur de bevoegdheid wordt gegeven de bestemming Water te wijzigen in die zin dat gebruik als op en afstapvoorziening wordt toegestaan door op de verbeelding de aanduiding 'op- en afstapvoorziening' op te nemen;
- dat van die wijzigingsbevoegdheid gebruik kan worden gemaakt indien en nadat een bouw- c.q. omgevingsvergunning ten behoeve van de realisering van de op- en afstapvoorziening onherroepelijk is verleend en uitgevoerd,

overwegende:

- dat deze binnenplanse wijzigingsbevoegdheid, het mogelijk maakt om op plaatsen waar dat nu nog niet in de verbeelding is opgenomen alsnog op- en afstapvoorzieningen te realiseren of te legaliseren;
- dat het huidige steigerplan waarin zorgvuldig is afgewogen waar op- en afstapvoorzieningen wenselijk en mogelijk zijn, gerealiseerd wordt in het bestemmingsplan water;
- dat het onwenselijk is om incidentele aanvragen van een omgevingsvergunning voor een op- en afstapvoorziening te honoreren zonder dat er een integraal en weloverwogen plan aan ten grondslag ligt en dat het daarom voor de hand ligt om de ontwikkelingen voor vervoer over water in een breder kader te vatten en hier een vervolgsteigerplan voor te maken;
- dat het wenselijk is net als bij het huidige steigerplan ook de bewoners en ondernemers van het centrum bij een vervolgsteigerplan te betrekken,

besluit:
Het dagelijks bestuur te verzoeken de raad een vervolg steigerplan voor te leggen.

Bovenstaande motie is verworpen.

Ingediend onder nummer	18
Motie van	De raadsleden Mensink en Van Lissum (VVD)
Over	Historische zichtlijnen op het water
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

Constaterende dat:
- ligplekken van woonschepen en woonarken dichtbij historische bruggen de historische zichtlijnen op het water en op de bruggen verstoren,

overwegende dat:
- Centrum een uitsterfbeleid voor woonarken kent,

besluit het dagelijks bestuur te verzoeken om:

1. Bij historische bruggen op termijn minstens tien meter water vanaf de brug vrij te maken om de historische zichtlijnen op het water en op deze historische bruggen zelf te herstellen.
2. Dit vorm te geven door per jaar twee of drie van de meest nijpende gevallen van woonarken en woonschepen die de zichtlijnen verstoren uit te kopen.
3. Hiervoor budget beschikbaar te stellen uit de besparingen beschikbaar door het niet aanleggen van twee steigers aan de Noordermarkt en het Amstelveld.

Bovenstaande motie is verworpen.