Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Cruquius brug Nieuwe Vaart e.o.

Colofon

Opdrachtgever	Grond & Ontwikkeling
Opdrachtnemer	Ruimte & Duurzaamheid
Datum	2024

Inhoud

1 Algemeen
2 Zienswijzen - adressanten en termijnafweging
3 Zienswijzen - Inhoudelijk

1 Algemeen

Inhoud
Het ontwerpbestemmingsplan Cruquius brug Nieuwe Vaart e.o. heeft met ingang van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024, voor eenieder voor zienswijzen ter inzage gelegen. Er is door 79 te onderscheiden adressanten een zienswijzen ingediend. Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven.

Situatie wettelijk kader
Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Dit betreft een omvangrijke stelselherziening waarin een veelheid aan wetten en amvb's is vervangen door nieuwe regelingen. Op grond van het overgangsrecht geldt voor bestemmingsplannen waarvan een ontwerp voor 1 januari 2024 voor zienswijzen ter inzage is gelegd het 'oude' recht. Dit geldt voor voorliggend bestemmingsplan. In het bestemmingsplan en de stukken die daaraan ten grondslag liggen, waaronder navolgende Nota van beantwoording zienswijzen, wordt derhalve de regelgeving betrokken die gold op moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

2 Zienswijzen - adressanten en termijnafweging

2.1 Overzicht ontvangen zienswijzen

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

Ziens-wijze Nr.	Adressant	Adres	Datum Op brief	Zienswijze Planonderdeel	Paragraaf In deze nota
1			9 januari 2024	'brug en pad'	3.1
2			19 januari 2024	'brug en pad'	3.2
3			18 januari 2024	'brug en pad'	3.3
4			12 januari 2024	'brug en pad'	3.4
5			18 januari 2024	'brug en pad'	3.5
6			18 januari 2024	'brug en pad'	3.6
7			22 januari 2024	'brug en pad'	3.7
8			22-23 januari 2024	'brug en pad' en 'woonbootlig-plaats'	3.8
9			23 januari 2024	'brug' en 'woonbootlig-plaats'	3.9
10.1			22 januari 2024	'brug en pad'	3.10

10.2			"	'brug en pad'	3.10
10.3			"	'brug en pad'	3.10
10.4			"	'brug en pad'	3.10
10.5			"	'brug en pad'	3.10
10.6			"	'brug en pad'	3.10
10.7			"	'brug en pad'	3.10
10.8			"	'brug en pad'	3.10
10.9			"	'brug en pad'	3.10
10.10			"	'brug en pad'	3.10
10.11			"	'brug en pad'	3.10
10.12			"	'brug en pad'	3.10
10.13			"	'brug en pad'	3.10
10.14			"	'brug en pad'	3.10
10.15			"	'brug en pad'	3.10
10.16			"	'brug en pad'	3.10
10.17			"	'brug en pad'	3.10
10.18			"	'brug en pad'	3.10
10.19			"	'brug en pad'	3.10
10.20			"	'brug en pad'	3.10
10.21			"	'brug en pad'	3.10
10.22			"	'brug en pad'	3.10
10.23			"	'brug en pad'	3.10
10.24			"	'brug en pad'	3.10
10.25			"	'brug en pad'	3.10
10.26			"	'brug en pad'	3.10
10.27			"	'brug en pad'	3.10
10.28			"	'brug en pad'	3.10
10.29			"	'brug en pad'	3.10
10.30			"	'brug en pad'	3.10
10.31			"	'brug en pad'	3.10
10.32			"	'brug en pad'	3.10
10.33			"	'brug en pad'	3.10
11			22 januari 2024	'brug en pad'	3.11
12			22 januari 2024	'brug en pad'	3.12
13			24 januari 2024	'brug en pad'	3.13
14			22 januari 2024	'brug en pad'	3.14
15			22 januari 2024	'brug en pad'	3.15
16			22 januari 2024	'brug en pad'	3.16
17			22 januari 2024	'brug en pad'	3.17
18			22 januari 2024	'brug en pad'	3.18
19			22 januari 2024	'brug en pad'	3.19

20			22 januari 2024	'brug en pad'	3.20
21			22 januari 2024	'brug en pad'	3.21
22			23 januari 2024	'brug en pad'	3.22
23			23 januari 2024	'brug en pad'	3.23
24			22 januari 2024	'brug en pad'	3.24
25			22 januari 2024	'brug en pad'	3.25
26			22 januari 2024	'brug en pad'	3.26
27			22 januari 2024	'brug en pad'	3.27
28			24 januari 2024	'brug en pad'	3.28
29			22 januari 2024	'brug en pad'	3.29
30			23 januari 2024	'brug en pad'	3.30
31			22 januari 2024	'brug en pad'	3.31
32			24 januari 2024	'brug en pad'	3.32
33			22 januari 2024	'brug en pad'	3.33
34			24 januari 2024	'brug en pad'	3.34
35			22 januari 2024	'brug en pad'	3.35
36			22 januari 2024	'brug en pad'	3.36
37			22 januari 2024	'brug en pad'	3.37
38			24 januari 2024	'brug en pad'	3.38
39			22 januari 2024	'brug en pad'	3.39
40			22 januari 2024	'brug en pad'	3.40
41			22 januari 2024	'brug en pad'	3.41
42			22 januari 2024	'brug en pad'	3.42
43			22 januari 2024	'brug en pad'	3.43
44			22 januari 2024	'brug en pad'	3.44
45			22 januari	'brug en pad'	3.45

			2024		
46			24 januari 2024	'brug en pad'	3.46
47			22 januari 2024	'brug en pad'	3.47

2.2 Afweging indiening in of buiten de zienswijze termijn

Wettelijk kader
In overeenstemming met artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan door eenieder naar voren kunnen worden gebracht.

Analyse en conclusie
Het overgrote deel van de zienswijzen is binnen de gestelde termijn binnengekomen of voorzien van een datum binnen de termijn. Weliswaar is een aantal van de zienswijze niet binnen de termijn ontvangen, maar omdat deze binnen de termijn zijn verzonden, met de bezorging enige tijd is gemoeid en het zienswijzen op een ontwerp betreft, worden de betreffende zienswijzen in dit geval wel meegewogen.

3 Zienswijzen - Inhoudelijk

3.1 Zienswijze 1 (onderdeel 'brug en pad')

Indiener van de zienswijze doet het verzoek aan de gemeenteraad om het voorgestelde ontwerpbestemmingsplan te heroverwegen en te staken. In de zienswijze zijn daartoe de volgende motieven aangegeven:

1. Vrees voor een levensgevaarlijke zwemsituatie;
2. Vrees voor hinder als gevolg van massale recreatie;
3. Afstand tot tramhalte niet aanzienlijk verkort;
4. Openbaar vervoer Cruquiusgebied moet worden verbeterd;
5. Watervogels gaan last ondervinden van langzaam verkeer.

Navolgend wordt per onderdeel de zienswijze samengevat en een afweging gemaakt of het bestemmingsplan moet worden gewijzigd of niet moet worden vastgesteld.

3.1.1 Vrees voor levensgevaarlijke zwemsituatie

Indiener van de zienswijze verzoekt de gemeenteraad om het bestemmingsplan niet vast te stellen omdat er aan beide zijden van het betreffende dijkgebied ten zuiden van de brug, te noemen 'pad', gevaar is voor verdrinking. Volgens indiener van de zienswijze zal het idee om een groenvoorziening aan te brengen van struiken en bomen het publiek er niet van weerhouden om te gaan zwemmen in de voorboezem en in de Nieuwe Vaart.

Beantwoording zienswijze

Voor zover de vrees bestaat dat er door het openbaar maken van het pad naar de nieuw beoogde brug meer gezwommen gaat worden in de Nieuwe Vaart en de voorboezem, geldt dat de Nieuwe Vaart en de voorboezem niet zijn en niet worden aangemerkt als zogeheten "officiële zwemlocatie in openwater". Wat dat betreft zijn en worden de Nieuwe Vaart en de voorboezem niet anders beschouwd dan al het overige niet-als-officiële- zwemlocatie-aangewezen open water van Amsterdam. Meer specifiek voor de voorboezem geldt voorts dat het pad langs de voorboezem in de huidige situatie ten dele al openbaar toegankelijk is. Tussen dat deel van het pad en het watergebied van de voorboezem staat in de huidige situatie geen hek. In de voorboezem wordt in de huidige situatie niet gezwommen. De verwachting is dat de aanwezige waarschuwingsborden, de aanwezigheid en zichtbaarheid van de gemaalvoorzieningen daartoe bijdragen en dat de situatie ter plaatse, niet uitnodigt om te gaan zwemmen.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan of het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

3.1.2 Vrees voor hinder als gevolg van massale recreatie

Indiener van de zienswijze verzoekt de gemeenteraad om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Dit omdat de indiener van de zienswijze de zorg heeft dat door het toegankelijk maken van het watergebied rondom de voorboezem van het gemaal Zeeburg en het water van de Nieuwevaart, een nieuw recreatiegebied ontstaat waar vele Amsterdamse bewoners min of meer uitgenodigd worden om hier te gaan zwemmen. De indiener van de zienswijze vreest daardoor, met verwijzing naar de Bogortuin op het Javaeiland, voor overlast zoals

geluidsoverlast, mensenmassa's, geweldspleging, overmatig drank en drugs gebruik en wildplassen.

Beantwoording zienswijze

Indiener van de zienswijze is woonachtig aan de Nieuwevaartweg. Het ligt in de rede dat meer mensen gebruik maken van het pad langs de voorboezem en de Nieuwevaartweg. Het idee van de brug en de route is echter niet nieuw. Zoals in paragraaf 1.1 en paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan ook is uiteengezet, maakt de beoogde route langs de voorboezem en door de Nieuwevaartweg al sinds 2012 onderdeel uit van de kaders voor de transformatie van Cruquius. Dit betreft hetzelfde stedenbouwkundig kader dat eerder ook ten grondslag lag aan de bouw van de woning van de indiener van de zienswijze. Voor zover de vrees voor een nieuw recreatiegebied en overlast gebaseerd is op de situatie van de Bogortuin op een zomerse dag, geldt dat de locaties niet vergelijkbaar zijn. Anders dan het plan voor de inrichting van de bermen van het pad van en naar de brug, is de Bogortuin geen dijklichaam dat ingericht is met opgaand groen langs het water. Voorts geldt ook de afweging die hiervoor onder 3.1.1 is weergegeven over het niet-uitnodigen tot zwemmen.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan of het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

3.1.3 Afstand tot tramhalte niet aanzienlijk verkort

Indiener van de zienswijze verzoekt de gemeenteraad om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Dit omdat dat de geplande brug volgens indiener van de zienswijze geen toegevoegde waarde heeft voor bewoners met betrekking tot een snellere verbinding naar een tramhalte of het Flevopark zoals voorgesteld. De geplande nieuwe route is bijna dezelfde omweg, dus niet aanzienlijk korter. Het is nagenoeg even lang lopen of fietsen dan de huidige route via de Cruquiusweg en A.Grimmonbrug.

Beantwoording zienswijze

Zoals in paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan onder de koptekst "Doelstelling brug" is aangegeven, is de doelstelling van de brug meerledig en is afstand tot een ov-verbinding slechts één van de motieven. Uit de betreffende paragraaf in de toelichting is ook op te maken dat de gemeente een andere mening is toegedaan dan die van de indiener van de zienswijze als het gaat om een verkorting van de afstand tot de dichtstbijzijnde tramhalte. Daarin is namelijk aangegeven dat dat voor een deel van Cruquius geldt en niet voor héél Cruquius. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat in de toelichting van het bestemmingsplan nergens is aangegeven dat het om een *aanzienlijke* verkorting gaat.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan of het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

3.1.4 Openbaar vervoer Cruquiusgebied moet worden verbeterd

Indiener van de zienswijze verzoekt de gemeenteraad om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Dit omdat tramhalte Lijn 14 op halte Flevopark richting centraal station centrum Amsterdam is opgeheven. De verbinding naar centrum of centraal station voor bewoners

van Cruquius is er alleen maar veel slechter op geworden. Voorts wordt aangegeven dat een busverbinding wordt gemist. De gemeente Amsterdam zou zich moeten inzetten voor busverbindingen op het Cruquius-eiland. Dit is, anders dan de brug, volgens de indiener van de zienswijze de enige goede en juiste oplossing.

Beantwoording zienswijze

Zoals hiervoor onder zienswijze 3.1.3 is aangegeven, voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid voor realisatie van een brug met een meerledig doel. Het besluit tot opheffen van tramhalte 14 en de wenselijkheid voor een busverbinding van en naar Cruquius staan los van het voorliggende bestemmingsplan voor een nieuwe langzaamverkeer brug. Wat dat betreft maakt het vaststellen van het bestemmingsplan de verbetering van het openbaar vervoer in dit deel van Amsterdam niet onmogelijk. In de afweging over het wel of niet vaststellen van het bestemmingsplan, wordt geconcludeerd dat het eventueel niet vaststellen van het bestemmingsplan geen invloed zal hebben op de ov-verbindingen in dit deel van Amsterdam.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan of het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

3.1.5 Watervogels gaan last ondervinden van langzaam verkeer

Indiener van de zienswijze verzoekt de gemeenteraad om het bestemmingsplan niet vast ts stellen. Dit omdat het plangebiedsdeel waar het pad loopt op de dijk van en naar de beoogde brug, volgens indiener van de zienswijze, een kwetsbaar en speciaal gebied is voor watervogels. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het gaat om wilde ganzen, aalscholvers en vele andere vogels, zoals de Vlaamse gaai en verschillende reigers. Indiener van de zienswijze vindt dat het gebied juist met het oog daarop moet worden beschermd en dat het pad van en naar de brug om die reden niet openbaar toegankelijk moet worden gemaakt.

Beantwoording zienswijze

Het pad ligt in een groen en waterrijk gebied in een stedelijke omgeving. Voor het bestemmingsplan heeft onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke effecten op verschillende te onderscheiden natuuraspecten. De resultaten zijn weergegeven in paragraaf 5.5 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daaruit is op te maken dat er geen onaanvaardbare effecten worden verwacht.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan of het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

3.2 Zienswijze 2 (onderdeel 'brug en pad')

Indieners van de zienswijze geven aan dat het Cruquiuseiland bijzonder weinig groenvoorzieningen heeft en dat het van groot belang is dat vele bewoners van Cruquius een goede loop- en fietsverbinding met het Flevopark krijgen en dat de brug daartoe aan bijdraagt. Voorts wordt aangegeven dat het Cruquiuseiland een slechte verbinding heeft met openbaar vervoer en dat de aanleg van de brug de bereikbaarheid van het OV zal verbeteren.

Indieners van de zienswijze betreuren eventuele vertraging van de aanleg van de brug door "NIMBY" ingegeven zienswijzen omdat hier niet om de verbreding van een autosnelweg gaat, maar om de bevordering van de milieuvriendelijke verkeerstromen lopen, fietsen en OV.

Beantwoording zienswijze

Uit de zienswijze wordt opgemaakt dat de indieners van de zienswijze een voorstander zijn van de brug. De zienswijze sluit aan bij de doelstelling van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft tot doelstelling om een brug voor langzaam verkeer mogelijk te maken. Dit onder andere vanwege doelstellingen die indiener van zienswijze verwoord.

Conclusie en consequentie

De zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.3 Zienswijze 3 (onderdeel 'brug en pad')

De zienswijze bestaat uit een tweetal onderdelen:

1. Belang van de langzaamverkeerbrug over de Nieuwe Vaart;
2. Oproep tot verdere verbetering toegang tot openbaar vervoer.

Navolgend wordt per onderdeel de zienswijze samengevat en een afweging gemaakt of het bestemmingsplan moet worden gewijzigd.

3.3.1 Belang van de langzaamverkeerbrug over de Nieuwe Vaart

Indieners van de zienswijze ondersteunen de aanleg van de brug omdat hiermee een extra loop- en fietsroute ontstaat richting het Flevopark die de leefbaarheid op het Cruquiuseiland sterk verbeterd. In de zienswijze is aangegeven dat de aanleg van de Cruquiusbrug al vele jaren is opgenomen in de betreffende beleidsdocumenten van de gemeente Amsterdam. Ook is de aanleg van de brug volgens indiener van de zienswijze in overeenstemming met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 waarin "*duurzaam en gezond bewegen*" als speerpunt is opgenomen: "*Met duurzaam en gezond bewegen geeft Amsterdam ruim baan aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. De inrichting van de leefomgeving nodigt uit tot actief bewegen, spelen en sporten. Een geïntegreerd regionaal ov-systeem, nieuwe overstap- en overslag hubs en goede fietsvoorzieningen houden de stad bereikbaar.*"

Beantwoording zienswijze

Uit de zienswijze wordt opgemaakt dat de indieners van de zienswijze een voorstander zijn van de brug. De zienswijze sluit aan bij de doelstelling van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft tot doelstelling om een brug voor langzaam verkeer mogelijk te maken. Dit onder andere vanwege doelstellingen die indiener van zienswijze verwoord.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.3.2 Oproep tot verdere verbetering toegang tot openbaar vervoer

Indiener van de zienswijze geeft aan dat de toegang tot openbaar vervoer sterk zou verbeteren als er in de toekomst ook een wandelroute over het Lozingskanaal/Voorboezem naar de Zeeburgerdijk gemaakt zou worden. De loopafstanden van Cruquiuseiland naar ov-haltes zijn onaanvaardbaar lang. In het verleden had bus 22 een halte op de Th.K. van Lohuizenlaan, maar die is verplaatst naar de Veelaan. De dichtstbijzijnde haltes zijn Veelaan

en Flevopark/Insulindeweg. Voor de nog te realiseren projecten op de kop van het eiland zijn dat loopafstanden van 20 minuten naar zowel de halte Veelaan als de halte Flevopark. Wij ondersteunen als bewoners elke bijdrage aan kortere routes naar ov-haltes, maar doen in deze zienswijze ook een oproep aan de Directie Ruimte en Duurzaamheid om, naast de aanleg van de Cruquiusbrug, op korte termijn met meer oplossingen te komen om de bereikbaarheid van Cruquiuseiland te verbeteren.

Beantwoording zienswijze

Voor wat betreft de oproep om op korte termijn met meer oplossingen te komen om de bereikbaarheid van het Cruquiuseiland te verbeteren geldt dat locaties van bushaltes en de loop en ligging van ov-routes in de bestaande stad aan verandering onderhevig zijn. Via een stelsel van aanbesteding van het openbaar vervoer wordt daarop door de Vervoerregio Amsterdam gestuurd. Aanbesteding van zogeheten openbaar vervoer concessies en besluitvorming daarover heeft zijn eigen kaderstelling. Dat proces en de besluitvorming daarover staan los van voorliggende bestemmingsplanprocedure.

Ter informatie en volledigheidshalve is over de concessieverlening onder meer het volgende aan te geven:
Op moment van de terinzagelegging van het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan (december 2023-januaru 2024) loopt een proces om te komen tot nieuwe concessieverlening. Dit betreft "Concessie Amsterdam 2025". Een onderdeel van het proces van concessieverlening is een adviestraject waarin onder meer aan meerdere bestuurslagen de gelegenheid wordt gegeven om advies uit te brengen. Dit resulteert in een advies van de zogeheten Adviescommissie Amsterdam aan het dagelijks bestuur van de Vervoersregio Amsterdam. Als onderdeel van het adviestraject, is in het advies van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost om aandacht gevraagd voor de ontsluiting van Cruquius.

Conclusie en consequentie
Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.4 Zienswijze 4 (onderdeel 'brug en pad')

Indiener van de zienswijze geeft aan veel gebruik te maken van het Flevopark en het Diemerpark en ziet de brug als randvoorwaarde voor een aantrekkelijke route die kant op; wandelend, hardlopend of met de fiets. Maar ook voor de ontsluiting van de tramhalte bij het zwembad. De brug staat al vanaf het begin van de planvorming van Cruquiuseiland (spelregelkaart 2012) op de kaart en de komst ervan kan geen verassing zijn voor bewoners en ondernemers op het eiland. Indiener van de zienswijze hoopt op snelle realisatie van de brug.

Beantwoording zienswijze

Uit de zienswijze wordt opgemaakt dat de indiener van de zienswijze een voorstander is van de brug. De zienswijze sluit aan bij de doelstelling van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft tot doelstelling om een brug voor langzaam verkeer mogelijk te maken. Dit onder andere vanwege doelstellingen die indiener van zienswijze verwoord.

Conclusie en consequentie

De zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.5 Zienswijze 5 (onderdeel 'brug en pad')

Indiener van de zienswijze geeft aan dat de brug het Cruquiuseiland beter zal verbinden met verschillende OV-voorzieningen, zoals tramlijn 3. Nu zijn bewoners enkel aanwezen op een busverbinding (Lijn 22 en 65). Indiener van de zienswijze geeft dat die busverbinding op ruim 15 minuten lopen ligt. Behalve dat deze loopafstand veel tijd inneemt, beperkt hij de op leeftijd zijnde ouders van de indiener van de zienswijze voor zelfstandig bezoek. Een meer nabije OV-verbinding zal hen helpen.

Voorts wordt aangegeven dat de brug zorgt voor een snellere verbinding voor hem van het stenige Cruquiuseiland naar het groene Flevopark. Fijn voor uitlaten van hond en voor ontspanning. Ten slotte vormt de brug een extra verbinding met de omgeving. Het betreft slechts bestemmingsverkeer. Cruquiuseiland wordt in de nabije toekomst uitgebreid met een meer dan aanzienlijk aantal bewoners. Door de verkeerstroom te verdelen over verschillende mogelijkheden om van het eiland of te komen, wordt ook de drukte verdeeld.

De brug is alleen voor voetgangers en fietsers bedoeld waardoor het voor (ouders met) kinderen een veiliger alternatief is dan de Cruquiusweg, waar niet alleen veel auto's maar ook veel vracht- en bouwverkeer rijdt. Indiener van de zienswijze hoopt dat de brug er snel zal komen.

Beantwoording zienswijze

Uit de zienswijze wordt opgemaakt dat de indiener van de zienswijze een voorstander is van de brug. De zienswijze sluit aan bij de doelstelling van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft tot doelstelling om een brug voor langzaam verkeer mogelijk te maken. Dit onder andere vanwege doelstellingen die indiener van zienswijze verwoord.

Conclusie en consequentie

De zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.6 Zienswijze 6 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.7 Zienswijze 7 (onderdeel 'brug en pad')

Indiener van de zienwijze vreest geluidoverlast en verkeersoverlast van scooters en brommers in de Pigmentstraat. Dit vanwege de richting van de hellingbaan aan de Cruquius-eilandzijde in de richting van de kade en niet in de richting van de Nieuwevaartweg. Dit zal de meeste mensen sterk verleiden om vanuit en naar de Lijnzaadoliestraat/kade te fietsen/brommen.

Indiener van de zienswijze geeft aan niet het idee te hebben dat alle alternatieven de revue zijn gepasseerd en dat er is gekozen voor een onwenselijke suboptimale oplossing die andere problemen gaat veroorzaken. Indiener van de zienswijze wil graag meedenken over mogelijke oplossingen en wil graag inzicht in welke oplossingen inmiddels de revue gepasseerd zijn.

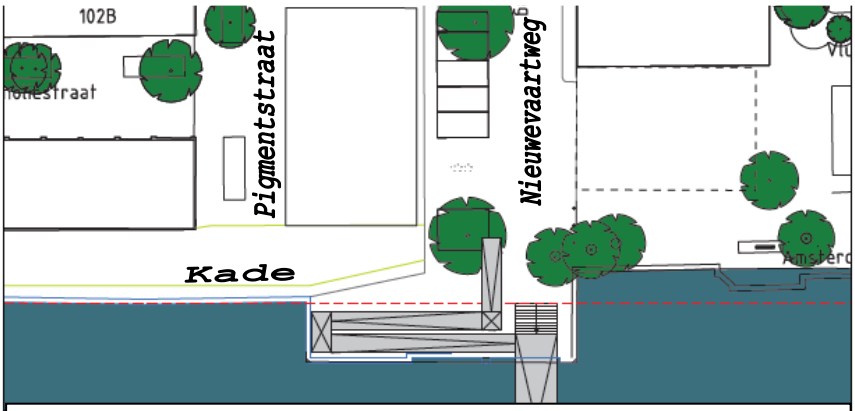
Beantwoording zienswijze

Aan de brug zijn hellingbanen toegevoegd zodat de brug ook gebruikt kan worden door

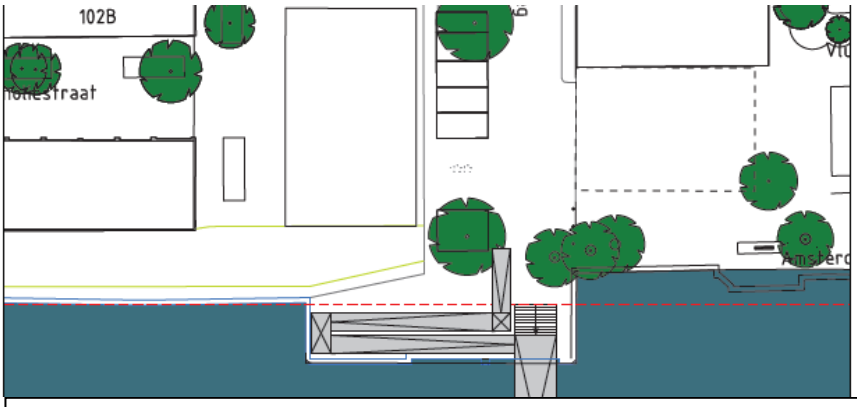
mindervaliden. Dat doel vereist een maximaal hellingspercentage van 4% en vlakke delen tussen de hellingbaandelen voor rustmoment. De te overbruggen hoogte in combinatie met de eis van maximaal hellingspercentage van 4% heeft tot gevolg dat de hellingbaan 40 meter lang moet zijn, exclusief de vlakke delen. Binnen de gestelde kaders vanuit stedenbouwkundige inpassing, verkeerstromen, esthetiek en de beperkingen van de bestaande constructie van de Zeeburgerschutsluis zijn verschillende inpassingen van deze hellingbaan verkend. Vanuit stedenbouwkundige inpassing en de beperkingen die de bestaande constructie van sluis met zich meebrengt is het niet mogelijk om de hellingbaan (deels) boven het oppervlaktewater te bouwen. Vanuit de verkeerstromen is het niet mogelijk om de hellingbaan, of delen daarvan, in noordelijke richting in de Nieuwevaartweg te bouwen (afbeelding 1a en 1b). Dit zou de doorgaande verkeerstroom langs de kade blokkeren. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het Cruquiusgebied is de wandeling rondom het eiland. Ook de noodzakelijke calamiteiten doorgang voor nood- en hulpdiensten langs de kade zou worden geblokkeerd met een hellingbaandeel dat richting het noorden steekt. Passend binnen de kaderstelling van de lokale situatie en de ontwerpeisen is het resultaat een ontwerp met een hellingbaan bestaande uit drie hellende delen en twee horizontale vlakke daartussen in oost-west richting (afbeelding 2a). Het definitieve ontwerp is een geoptimaliseerde versie hiervan. De optimalisatie bestaat uit het verkorten het laagste/onderste hellingbaandeel zodat deze zo dicht mogelijk bij de Nieuwevaartweg eindigt. Voor die optimalisatie wordt het maaiveld op deze locatie iets opgehoogd (afbeelding 2b). Voorts wordt nog onderzocht of nog verdere optimalisatie mogelijk is, bijvoorbeeld door plaatsen van een extra boom nabij de afrit en het vergroten van een groenvak (zie afbeelding 2b). Het bestemmingsplan laat deze optimalisaties van de inrichting van de openbare ruimte toe.

Conclusie en consequentie

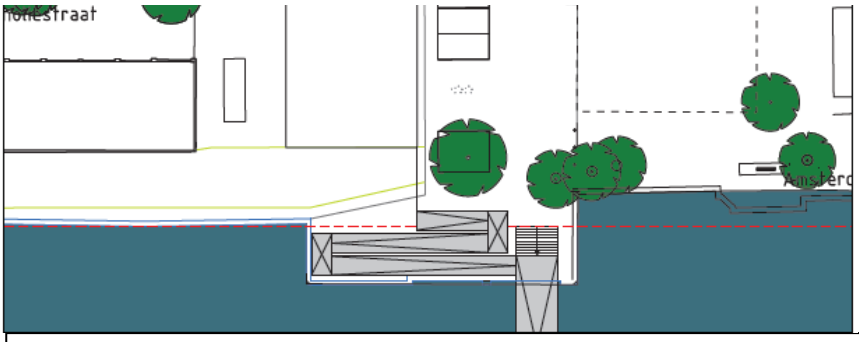
De zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.



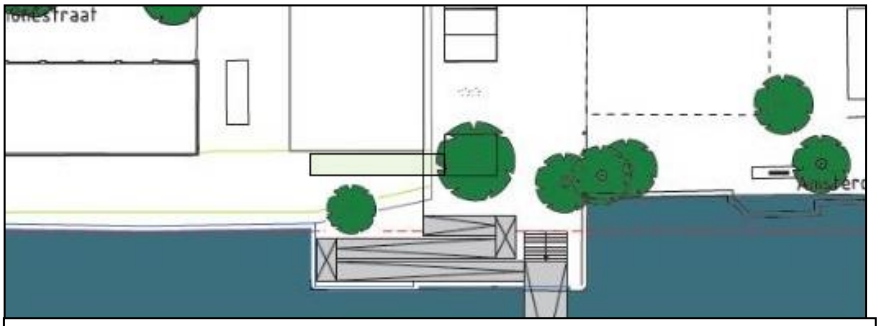
1a Eindhelling in noordelijke richting: Verkeerstroom kade



geblokkeerd1b Kortere eindhelling in noordelijke richting: Verkeerstroom kade



2a Eindhelling in oost-westrichting: voldoet aan eisen, maar optimalisatie mogelijk



2b Geoptimaliseerd: Kortere laagste hellingbaandeel door optillen maaiveld en aanvullend, extra boom en verruiming groenvak

3.8 Zienswijze 8 (onderdeel 'brug en pad' en onderdeel 'Woonbootligplaats')

De zienswijze bestaat uit een aantal onderdelen:

1. Consequentie bestemmingsplan voor de sluis;
2. Scheepvaart- en ambachtfunctie van het gebied;
3. Financiële overwegingen ten aanzien van schepen Havendienst en Rijkswaterstaat, transport over water, kadewerkzaamheden en baggerwerkzaamheden;
4. Inrichting dijklichaam;
5. Strijken van zeilmasten;
6. Insteekhaven aan de Nieuwe Vaart;
7. Woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585.

Navolgend wordt de zienswijze per onderdeel samengevat en afgewogen of het bestemmingsplan moet worden gewijzigd.

3.8.1 Consequentie bestemmingsplan voor de sluis

Indiener van de zienswijze stelt dat Zeeburgerschutsluis voor de helft wordt gesloopt en dat de sluis daarmee de oorspronkelijke functie verliest. Het weghalen van de sluisdeuren en de plaatsing van de hellingbanen roept bij de indiener van de zienswijze de vraag op wat er overblijft van het zicht op en de uitstraling van dit historische sluizencomplex.

Door de recente hoogwaterstanden in de rivieren en het IJsselmeer kon het gemaal Zeeburg het stadswater volgens de indiener van de zienswijze niet meer door de syphons het IJsselmeer in pompen. Wat zijn de gevolgen als dit hoogwater in de (nabije) toekomst nog hoger wordt? En zijn de gebleven sluisdeuren genoeg voor meer dan de nu al sterke stroming?

Beantwoording zienswijze

Anders dan de indiener van de zienswijze suggereert, wordt de sluis niet gesloopt en is er geen verband tussen het wel of niet aanwezig zijn van sluisdeuren en het bestemmingsplan.

Wat de sluisdeuren en de medeweging van de cultuurhistorie betreft, is in paragraaf 2.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan onder het kopje "Zeeburgersluis" de bestaande situatie van het sluizencomplex beschreven en in paragraaf 5.4 is de inventarisatie van de cultuurhistorische waarden beschreven. Dit laatste is een van de uitgangspunten voor het ontwerp van de brug. Zoals in paragraaf 2.3.4 van de toelichting van het bestemmingsplan onder "Uitgangspunt voor de lengte van de brug" is weergegeven, is de opgave om de constructie van de brug vrij te houden van de constructie van de sluis. En om de constructie zo licht mogelijk te houden. Dit onder meer voor het behoud van de cultuurhistorisch van belang zijnde sluishoofden en voor het behoud van de mogelijkheden voor eventuele toekomstige renovaties. Daarbij speelt ook de fundering van de sluis een rol. De sluis is gefundeerd op een veelheid aan palen waardoor er in de kolk geen ruimte is voor eventuele nieuwe funderingspalen voor een brug. De nieuw te realiseren constructie dient daarom zonder ondersteuning niet alleen het water te overbruggen, maar ook de constructie van de sluis. Daardoor wordt de bruglengte langer dan de afmeting van de kolk zodat de brug eigen funderingspalen kan krijgen, buiten de constructie van de sluis.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.8.2 Scheepvaart- en ambachtfunctie van het gebied

Indiener constateert dat de zichtbare niet onbelangrijke en kenmerkende scheepvaart- en ambachtfunctie van het gebied met deze vaste brug verloren gaat. De nog bestaande scheepvaart- en watergebonden bedrijven, zoals Kleyer en New Electric, moeten inkrimpen en ook voor de zeilvaart is hier geen toekomst. Voor de betrokken bedrijven zal een behoorlijke planschade regeling volgens indiener van de zienswijze op zijn plaats zijn.

Beantwoording zienswijze

De Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal zijn in de bestaande situatie geen routes voor zeilvaart. Maar zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven, is de beoogde nieuwe brug niet voor alle boten een belemmering. De inventarisatie van scheepvaart- en ambachtsfunctie is beschreven in paragraaf 2.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan onder "Watergebruik - Machine- en motorenfabriek Kleijer" en "Zeeburgerpad 137-A". De afweging daarover is weergegeven in paragraaf 2.3.2 onder "Motivering type en hoogte van de brug". Daarin is onder meer te lezen dat Machine- en motorenfabriek Kleijer mogelijk klandizie kan missen doordat hogere schepen het bedrijf niet meer kunnen bereiken. Klanten gaan mogelijk naar een ander bedrijf dat zij gemakkelijker kunnen bereiken. Echter, er is wat dat betreft wel onderscheid in hoogte. Het bedrijf heeft veel klanten met sloepjes of andere open bootjes die niet onder een brug met een doorvaarthoogte van 1,5 m door kunnen, maar wel onder de beoogde brug met een doorvaarthoogte van 2,5 m. Het aspect planschade is meegewogen in de planvorming. Ook dit is weergegeven in de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.8.3 Financiële overwegingen ten aanzien van schepen Havendienst en Rijkswaterstaat, transport over water, kadewerkzaamheden en baggerwerkzaamheden

Indiener van de zienswijze stelt dat de financiële overwegingen bij het plan bepalend zijn bij de verschillende keuzes binnen het plan. Volgens indiener van de zienswijze varen er regelmatig hoge schepen van Havendienst en Rijkswaterstaat naar binnen, als ook sleepboten, een baggerboot en aan de Nieuwe Vaart zal nog nieuwbouw plaatsvinden en werk aan de kades. Indiener stelt voorts dat 'men' transport over water wil bevorderen. Hoe gaat dit geregeld worden? Indiener van de zienswijze vraagt of er een kosten- en batenanalyse is? En waar de verantwoordelijkheden liggen, ook bij calamiteiten?

Beantwoording zienswijze

Er heeft overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat en zoals onder meer is weergegeven in paragraaf 5.1.2 van de toelichting van het bestemmingsplan, berust het beheer van het water in de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal niet bij Rijkswaterstaat en Havendienst. Voor zover deze diensten het water van de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal wensen te bevaren om andere redenen dan waterbeheer, geldt, zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is weergegeven, dat de nieuw beoogde brug niet lager wordt dat bestaande bruggen elders in de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal. Dit is ook van belang voor zover de indiener van de zienswijze de vraag stelt hoe transport over water geregeld gaat worden. Bestaande bruggen in de Nieuwe Vaart en Lozingskanaal zijn daarvoor bepalend en niet de nieuw beoogde brug.

Voor wat betreft eventuele toekomstige kadewerkzaamheden en baggerwerkzaamheden leert de ervaring dat dergelijke werkzaamheden zich relatief gezien, slechts sporadisch voordoen. In dergelijke sporadische situaties is het mogelijk om het brugdek uit te nemen.

In de zienswijze wordt gevraagd waar verantwoordelijkheden liggen, ook bij calamiteiten. Dit deel van de zienswijze is door de indiener van de zienswijze algemeen verwoord. Wat dat betreft geldt dat "verantwoordelijkheden" doorgaans bij wet zijn geregeld.

Voor wat betreft het onderdeel van de zienswijze waarin indiener vraagt of er een kosten-batenanalyse is, geldt dat de afweging over kosten en voordelen resulteert in het doorlopen van voorliggende bestemmingsplanprocedure. Dit met als doel om de realisatie van de beoogde brug mogelijk te maken. Wat dat betreft zijn de kosten in beeld gebracht en geanalyseerd in paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan onder "*Ad. C) Beoordeling variant 1 en variant 2 op Kosten aanleg en beheer & onderhoud brug*". De baten zijn niet in geld uitgedrukt, maar in voordelen voor beoogde gebruikers. Dat belang is weergegeven in paragraaf 2.3.1 onder "Doelstelling brug".

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.8.4 Inrichting dijklichaam

Indiener van de zienswijze stelt in de zienswijzebrief de volgende vragen over het dijklichaam ten zuiden van de beoogde brug:

- Komen er meer bomen en heesters en komen er weer bramen en beplanting aan de noordzijde van deze dijk? Het zit- en kijkplateau met bankje in de bocht is volgens de indiener van de zienswijze leuk.
- Waarom bomen van slechts 5 meter hoog?
- Worden de beeldbepalende Italiaanse populieren beschermd?

Beantwoording zienswijze

Antwoorden op de vragen in de zienswijze brief:

- Het dijklichaam is geen onderdeel van het bestemmingsplangebied. Dit laat onverlet dat er met het oog op de aansluiting van de beoogde brug op de omgeving wel nagedacht wordt over de inrichting van het dijklichaam. Wat dat betreft is het voornemen om niet meer bomen te planten, maar wel meer opgaand groen;
- In het bestemmingsplan is geen hoogtebeperking opgenomen voor bomen.
- In het bestemmingsplangebied staan geen Italiaanse populieren. Het beheer van bomen, waaronder ook bescherming, valt onder de werking van de gemeentelijke bomenverordening.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.8.5 Strijken van zeilmasten

Indiener van de zienswijze stelt in de zienswijzebrief de vraag of er in de zijarm vanuit het Amsterdam – Rijnkanaal een plek komt om zeilmasten te strijken.

Beantwoording zienswijze

Er komt geen nieuwe plek om zeilmasten te strijken.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.8.6 Insteekhaven aan de Nieuwe Vaart

Indiener van de zienswijze geeft aan dat de oude insteekhaven aan de Nieuwe vaart de mogelijkheid heeft om aan de zijde van de Cruquiusweg een natuurvriendelijke oever te realiseren, met een kleine parkachtige strook met bomen en groen en in het water aanplant met riet. Volgens indiener van de zienswijze zou dat een welkome herinnering aan de geschiedenis kunnen vormen en ook de beloofde natuur nog wat terugbrengen.

Beantwoording zienswijze

De betreffende insteekhaven bevindt zich ongeveer 125 meter ten oosten van de beoogde brug en is geen onderdeel van voorliggend bestemmingsplangebied.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.8.7 Woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585

Indiener van de zienswijze heeft het volgende dilemma:

- Indiener van de zienswijze geeft aan het enerzijds jammer te vinden dat de gelegenheid wordt geboden om het voormalig binnenschip "Hoop op Welvaart" te verwijderen en te vervangen.
- Anderzijds biedt het volgens de indiener van de zienswijze de mogelijkheid om hier een architectonisch interessant drijvend bouwwerk te plaatsen dat passend is bij de bijzondere woningbouw van Zeeburgerdijk-Oost en de grootschalige nieuw- en verbouw van project Sigma op de tegenoverliggende kade van de Cruquius. Daarvoor is het toestaan van een woonark van 3 meter hoog bij 5 x 20 meter volgens indiener van de zienswijze echter niet groot genoeg. Een laag rechthoekig arkje staat in geen verhouding tot de aanwezige en diverse tweelaagse woonarken aan de dijk en de meerlaagse 'houten' woningen op de dijk en ook de grote beukenbomen, het gemaalgebouw en de bouwblokken aan de overkant bepalen de schaal van de directe omgeving.

Volgens indiener van de zienswijze betekent een woonark van maximaal 3 meter hoog in plaats van 5 meter hoog een onbedoelde en ongewilde wijziging in het samenhangende plan Zeeburgerdijk-Oost. Ter motivering wordt verwezen naar overwegingen die volgens indiener van de zienswijze destijds plaats zouden hebben gevonden bij de vaststelling van het bestemmingsplan Zeeburgerdijk-Oost in januari 1998 door gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. De plaatsing van de ligplaatsen werd volgens indiener van de zienwijze voor dat bestemmingsplan Zeeburgerdijk-Oost bepaald in samenhang met de plaats en de hoogte van de dijk en van het ontwerp en de hoogte van de nieuwe woonblokken boven op de dijk, mede in verband met de functie als hoogwaterkering. De hoogte van de dijk in verhouding tot het lager liggende Lozingskanaal was volgens indiener van de zienswijze medebepalend voor de 5 meter hoge woonboten en de mogelijkheid om ook daar een tweelaagse woning mogelijk te maken. Dit laatste gold overigens ook voor de woonboten aan de overkant langs het Zeeburgerpad.

Beantwoording zienswijze

Het voorliggend bestemmingsplan heeft niet tot doelstelling om het woonschip Hoop op Welvaart te verwijderen. Het woonschip mag op deze locatie gewoon blijven liggen. Zoals uit paragraaf 2.3.6 van de toelichting is op te maken, is de mogelijkheid tot vervanging van het schip door een ark, op verzoek van de eigenaresse van het woonschip om voor haar moverende redenen onderdeel geworden van voorliggend bestemmingsplan. Aan die redenen is belang gehecht. Dit is uitgelegd in de toelichting van het bestemmingsplan.

Indiener van de zienswijze verwijst naar het destijds in 1998 vastgestelde bestemmingsplan Zeeburgerdijk-Oost. Dat bestemmingsplan is op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan echter geen geldend bestemmingsplan meer. Het bestemmingsplan Zeeburgerdijk-Oost is in 2010 vervangen door het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark. En daarna is in 2019 het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken vastgesteld. Bij vaststelling van het geldende bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark in 2010 is er bewust voor gekozen om onderscheid te maken in woonschepen en woonboten die geen woonschip zijn. Dit geldt ook voor het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken dat in 2019 is vastgesteld. En zoals in de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan ook is aangegeven, is een dergelijk onderscheid ook bewust gemaakt in het woonbotenbeleid van het stadsdeel Oost dat in 2013 is vastgesteld. Voor voorliggend bestemmingsplan het meest actuele en nu geldende kader beschouwd. En wat dat betreft is de hoogte van een vervangende woonark gebaseerd op het woonbotenbeleid van het stadsdeel uit 2013 voor onder meer woonbootvervangingsvraagstukken.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9 Zienswijze 9 (onderdeel 'brug' en onderdeel 'woonbootligplaats')

Indiener van de zienswijze is de eigenaresse van het woonschip in het bestemmingsplangebiedsdeel van de woonbootligplaats en geeft aan het niet eens te zijn met het bestemmingsplan. Het gaat daarbij vooral op de toegestane maten van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woonark en is van mening dat zij wat dat betreft recht heeft op een bouwhoogte van 5 meter. In de zienswijze is daarvoor een motivatie gegeven bestaande uit de volgende onderdelen:

1. Varend woonschip en brug;
2. Bestemmingsplan(nen);
3. Overgangsrecht;
4. Beleidsnotitie versus bestemmingsplan;
5. Partiele technische herziening 'drijvende bouwwerken';
6. Esthetiek;
7. Motiveringsbeginsel artikel 3:46 Awb;
8. Kosten;
9. Toekomst;
10. Persoonlijke mededelingen;
11. Beroep.

Navolgend wordt per onderdeel de zienswijze samengevat en een afweging gemaakt of het bestemmingsplan moet worden gewijzigd.

3.9.1 Varend woonschip en brug

Indiener van de zienswijze is van mening dat zij recht heeft op een bouwhoogte van 5 meter voor haar ark omdat zij bij aankoop van het woonschip in 2019 de zekerheid meende te hebben dat de toekomstige brug een beweegbare brug zou worden. Dit maakt indiener op uit ambtelijke mailing uit 2017 aan de vorige eigenaren van het schip waarin uitgangspunten zijn verwoord als antwoord op specifieke vragen van de vorige eigenaren. Sinds 2021 blijkt voor indiener van de zienswijze echter dat de gemeente een andersoortige brug overweegt die het belang van indiener van de zienswijze raakt. De gemeente is daarom sinds 2021 met indiener van de zienswijze in gesprek om de impact van de brug zo min mogelijk te laten zijn.

De brug heeft volgens indiener van de zienswijze impact op het onderhoud van het woonschip. Om de historische tjalk uit 1914, varende te houden besteed de indiener van de zienswijze de nodige tijd en moeite aan het onderhoud van de buitenkant en aan de mechaniek. Ook moet de boot volgens indiener van de zienswijze verplicht elke vijf jaar door een strenge CVO keuring die eigenaar niet mag laten verlopen en betaalt de eigenaar van het woonschip elke maand een verzekering voor een varend schip. Daarnaast moet een schip elke vijf jaar op de helling voor onderhoud aan het buitenschip.

Aangegeven wordt dat, hoewel de keuze voor dit schip en deze manier van leven de keuze van de indiener van de zienswijze zijn geweest, het voor de indiener geen optie is om dit schip te blijven onderhouden en de kosten te maken voor het onderhoud en de verzekering, wanneer er feitelijk niet meer mee gevaren kan worden.

Beantwoording zienswijze

Dat er volgens de indiener van de zienswijze recht is op een hogere woonboot dan de maximale hoogte van het woonbotenbeleid, met als argument dat in 2017 ambtshalve antwoord is gegeven op vragen van en aan de vorige eigenaren van het woonschip, kan de gemeente niet zonder meer volgen. Het is niet zo dat het woonschip weg moet door de komst van de uittilbare brug. Het woonschip mag op deze locatie blijven liggen voor het ter plaatse functioneren als woning. Zoals in paragraaf 2.3.6 van de toelichting van het bestemmingsplan is weergegeven, is echter ook belang gehecht aan het in de optiek van indiener van de zienswijze voor haar nodeloze geworden onderhoud van het woonschip voor de vaart als de brug niet beweegbaar wordt uitgevoerd. Dit laatste was in 2017 nog het ontwerpidee voor de brug. Zoals in de toelichting ook is aangegeven, is dat ontwerpidee van een beweegbare brug in 2017 nadien echter gewijzigd in het ontwerpidee voor een brug met uittilbaar brugdek. En dat gewijzigde brugontwerpinzicht wordt nu concreet mogelijk gemaakt met het doorlopen van voorliggende bestemmingsplanprocedure.

Tijdens de voorbereiding op het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure is de gemeente in overleg getreden met de indiener van de zienswijze. In dit specifieke geval is het door de komst van de uittilbare brug volgens de indiener van de zienswijze nodeloos geworden onderhoud van haar woonschip voor de vaart, aanleiding geweest om op enige wijze tegemoet te komen in haar onderhoudsargument. Dit door op deze locatie, in strijd met het geldende bestemmingsplan en in strijd met het woonbotenbeleid, een type woonboot toe te staan dat minder nodeloos onderhoud voor indiener van de zienswijze vergt. In het nodeloze-onderhoudsargument wordt echter geen reden gezien om een hogere woonboot toe te staan dan de maximale hoogte van het geldende woonbotenbeleid.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.2 Bestemmingsplan(nen)

Indiener van de zienswijze is van mening dat zij recht heeft op een bouwhoogte van 5 meter voor haar ark omdat het vigerende bestemmingsplan Indische buurt Flevopark 2010 naar het bestemmingsplan Zeeburgerdijk-Oost 1998 verwijst. En volgens het bestemmingsplan Zeeburgerdijk-Oost, daterende uit 1998, mogen alle 8 woonschepen in dat bestemmingsplan de volgende afmetingen hebben: een maximale lengte van 20 meter, een maximale breedte van 5 meter en een maximale hoogte van 5 meter. Volgens indiener van de zienswijze lag aan die toegestane hoogtemaat ten grondslag de overweging dat alle woonschepen onderaan een dijk lagen en dat het vanwege de positie van de ligplek ten opzichte van de woningen op de wal mogelijk werd geacht om de woonboten (arken) tweelaags te bouwen. Voorts wordt door de indiener van de zienswijze aangegeven dat de maximale hoogte van een woonschip in het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark ter plaatse van Zeeburgerdijk 585 ook 5 meter is.

Indiener van de zienswijze geeft aan te begrijpen dat voor veel locaties in Amsterdam geldt dat woonschepen veel beter passen bij het (oude) stadsgezicht, maar dat voor een vrij jong ontworpen stadsdeel oost en nu helemaal voor het moderne Cruquius, een goed vormgegeven ark, met misschien ook de mogelijkheid ecologisch te bouwen, zeker niet minder wenselijk lijkt. Als voorbeeld verwijst indiener van de zienswijze naar arken groep 'Schoon Schip' in Noord.

Beantwoording zienswijze

Het bestemmingsplan Zeeburgerdijk-Oost uit 1998 is in 2010 vervangen door het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark. En daarna is in 2019 het bestemmingsplan Drijvende Bouwwerken vastgesteld. Bij vaststelling van het geldende bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark in 2010 is er wat afmeting gerelateerde regels betreft, anders dan eerder in 1998 was afgewogen, bewust voor gekozen om onderscheid te gaan maken tussen afmetingen van woonschepen en afmetingen van andersoortige woonboten. Dit geldt ook voor het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken dat in 2019 is vastgesteld. En zoals in de toelichting van het bestemmingsplan ook is aangegeven, is een dergelijk onderscheid ook bewust gemaakt in het woonbotenbeleid van het stadsdeel Oost dat in 2013 is vastgesteld. Indiener van de zienswijze heeft het woonschip na 2013 gekocht en beschikt sinds 2019 over de benodigde woonbootligplaatsvergunning.

Voor voorliggend bestemmingsplan is de hoogte van een vervangende woonark overgenomen uit het woonbotenbeleid dat het stadsdeel sinds de vaststelling ervan in 2013 hanteert bij woonbootvervangingsvraagstukken. Immers dat beleid is geldend. Dat is ook het geval voor de vraag of vervanging van het woonschip mogelijk is door een woonark. Dat daarvoor wordt afgeweken van het beleid, is gemotiveerd op basis van de argumentatie van de eigenaresse. Dit betreft het argument van het voor haar als nodeloos gevonden onderhoud van een woonschip voor de vaart. Het voor dat specifieke vaardoel onderhouden van een woonschip is nodeloos geacht vanwege de komst van de beoogde brug met uittilbaar brugdek. Het argument van het nodeloos onderhouden van een woonschip voor de vaart als gevolg van de komst van een brug is echter geen reden voor het toestaan van een andere hoogte dan de hoogte in het vastgestelde woonbotenvervangingsbeleid van het stadsdeel. De gemeente ontgaat daarvoor het causale verband tussen enerzijds de komst van de brug met uittilbaar brugdek en anderzijds, het volgens de indiener van de zienswijze noodzakelijk zijn van afwijking van de hoogte van het woonbotenvervangingsbeleid van het stadsdeel. Voor zover indiener van de zienswijze verwijst naar andere casussen geldt dat de aanleiding voor de aldaar gemaakte afwegingen en doorlopen procedures een andere is dan in voorliggende casus.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.3 Overgangsrecht

Indiener van de zienswijze is van mening dat zij recht heeft op een bouwhoogte van 5 meter voor haar ark op basis van het overgangsrecht.

Beantwoording zienswijze

Op de hier betreffende locatie ligt al lange tijd een woonschip en geen woonark. Dat was het geval ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan Zeeburgerdijk - Oost in 1998, dat was het geval ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Indische Buurt in 2010 en dat was het geval ten tijde van het de vaststelling van het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken in 2019.

In het 1998 vastgestelde bestemmingsplan Zeeburgerdijk – Oost werd nog geen onderscheid gemaakt in de huidige woonboottypen "woonschip" en ""woonark". De mogelijkheid voor een woonboottype "woonark" op deze locatie met maximale bouwhoogte van 5 meter is daarna in 2010 bewust wegbestemd met de vaststelling van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark. Met dat bestemmingsplan werd de bestaande situatie van dat moment bestemd. Ligplaatsen waar een woonschip aanwezig was, werden bestemd voor woonschepen en ligplaatsen waar andere typen aanwezig waren, werden bestemd voor de aldaar aanwezige typen. Het gevolg is dat sinds de vaststelling van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark op deze betreffende locatie alleen een woonschip is toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 meter en geen woonark. In de overgangsrechtelijke regels van dat bestemmingsplan uit 2010 is onder andere het volgende bepaald:

- *Overgangsrecht bouwwerken:*
    - *Artikel 32.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot, a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd; b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.*
- *Overgangsrecht gebruik:*
    - *Artikel 32.4 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.*
    - *Artikel 32.5 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 32.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.*

Hierin wordt niet gelezen dat een op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig woonschip vervangen mag worden door een woonark.

De hoogteregels en de regels over het woonboottype van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark zijn met de vaststelling van het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken in 2019 ten dele aangepast vanwege nieuwe inzichten over wettelijke bepalingen voor woonboten. Zoals onder meer in paragraaf 1.4.2 van de toelichting van het

voorliggende bestemmingsplan is aangegeven, is een beschouwing van die regels onderdeel geweest van de gemaakte afwegingen voor voorliggend bestemmingsplan. En uit die beschouwde regels wordt niet opgemaakt dat er overgangsrecht is op grond waarvan op deze locatie een woonark moet worden toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 meter.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.4 Beleidsnotitie versus bestemmingsplan

Indiener van de zienswijze is van mening dat zij recht heeft op een bouwhoogte van 5 meter voor haar ark omdat in de beleidsnotitie "woonboten en oevergebruik" is aangegeven dat "*Bestemmingsplannen primair gelden, als in het beleid naar het bestemmingsplan wordt verwezen*". Als het bestemmingsplan de hoogte van maximaal 5 meter aangeeft, is wat dat betreft een later gemaakt beleidsnotitie volgens indiener van de zienswijze niet relevant, het bestemmingsplan gaat "boven" het beleidsplan.

Indiener van de zienswijze geeft vervolgens aan dat volgens haar meestal voor een gebied een beleidsplan wordt gemaakt dat na goedkeuring/vaststelling wordt vertaald in een bestemmingsplan. Daarbij wordt aangegeven dat het bestemmingsplan Indische buurt en Flevopark een maximale hoogte toelaat van 5 meter voor de naast haar afgemeerde arken en voor haar woonboot. Er is volgens indiener van de zienswijze dan ook geen enkele stedenbouwkundige, esthetische of debiet redenen om geen maximale hoogte toe te staan van 5 meter voor een nieuwe vervangend woonark.

In het voorliggende concept bestemmingsplan voor "brug en Hoop op W." wordt ook de keuze gemaakt om, in strijd met het beleidsplan, de mogelijkheid te bieden om het woonschip te kunnen laten vervangen door een ark. Indiener van de zienswijze ziet niet in wat er dan in de weg staat voor het opnemen van toegestane bouwhoogte van 5 meter. Die beperking is volgens indiener van de zienswijze een serieuze impact op de bouwmogelijkheden voor haar leefruimte. Indiener doet hiermee een beroep op het gelijkheidsbeginsel en doet tevens een beroep op de redelijkheid en de billijkheid, mede omdat de aanleg van de brug haar al zo direct raakt in haar persoonlijk belang.

Beantwoording zienswijze

Het document "Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost" is door het stadsdeel Oost vastgesteld in 2013. Het geldende bestemmingsplan voor de locatie Zeeburgerdijk 585 was op dat moment het bestemmingsplan Indische Buurt dat in 2010 is vastgesteld. Volgens dat bestemmingsplan was en is ter plaatse van de locatie Zeeburgerdijk 585 geen woonark toegestaan. En derhalve ook geen woonark met maximale bouwhoogte van 5 meter. Aan zowel het bestemmingsplan, als het woonbotenbeleid kan dan ook niet het vermeende recht worden ontleent dat op de locatie Zeeburgerdijk 585 een woonark met hoogte van 5 meter zou zijn toegestaan.

Zoals eerder al verwoord in de beantwoording van eerdere onderdelen van de zienswijze, wordt niet ingezien wat het causale verband is tussen komst van de brug met een uittilbaar brugdek en het volgens de indiener van de zienswijze noodzakelijk zijn van afwijking van de hoogte van het woonbotenvervangingsbeleid van het stadsdeel. Medewerking aan het vervangen van een woonschip door een woonark is immers ingegeven door het argument van indiener van de zienswijze dat het door de komst van de uittilbare brug, voor haar

nodeloos is om het woonschip te onderhouden voor de vaarfunctie van haar woonschip. Dit laat onverlet dat de brug er niet voor zorgt dat er niet meer op het woonschip kan of mag worden gewoond. De toegestane woonfunctie wordt immers niet gewijzigd met het voorliggende bestemmingsplan. Het woonschip mag op deze locatie gewoon blijven liggen en worden gebruikt voor de woonfunctie. Het voorliggende bestemmingsplan biedt alleen meer mogelijkheden voor deze locatie, namelijk dat het woonschip vervangen *mag* worden door een woonark. Dit omdat een woonark op deze locatie, volgens indiener van de zienswijze, voor haar geen nodeloze onderhoudskosten met zich meebrengt en een woonschip wel. Zoals in paragraaf 2.3.6 van de toelichting is uiteengezet, is dat argument van de indiener van de zienswijze in dit geval zwaar meegewogen in het besluit voor het mogelijk maken van een vaste uittilbare brug. En die reden is dan ook aanleiding geweest om op het onderdeel 'vervangen woonschip door woonark' af te wijken van het woonbotenbeleid voor deze locatie. Echter, zoals in het woonbotenbeleid is te lezen, zijn voor vervanging van woonboten regels vastgesteld over de maatvoering. De argumentatie dat het onderhoud van een woonschip nodeloos is als de uittilbare brug er komt, is weliswaar een argument geweest om af te wijken van het woonbotenbeleid als het gaat om de vraag welk woonboottypen meer of minder onderhoud vergt, maar het is geen argument om af te wijken van het maatvoeringbeleid bij vervanging van woonboten.

Het maatvoeringbeleid voor het gebied waarin deze locatie ligt, is onderbouwd bij vaststelling van het woonbotenbeleid van het stadsdeel. Wat dat betreft is in de inleiding van de beleidsnotitie woonboten en oevergebruik in paragraaf 1.1 aangegeven wat het doel is van dat beleid, namelijk het scheppen van duidelijkheid. Onder meer door aan te geven welke regeling voor welke woonboot en welk gebied geldt. De regeling voor vervanging van woonboten in het gebied van locatie Zeeburgerdijk 585 staat in paragraaf 5.3, hoofdstuk 4 en hoofdstuk 9 van dat beleidsdocument (volledigheidshalve hieronder weergegeven) en dat beleid heeft navolging gekregen in voorliggend bestemmingsplan.

In de betreffende beleidsnotitie staat onder meer het volgende:

> *5.3 Maatvoering bij vervanging door ander type woonboot*
> *Indien bij vervanging een ander type woonboot gewenst is dan dient het nieuwe type te voldoen aan de maatvoering die voor dit specifieke type woonboot in het betreffende gebied in hoofdstuk 9 is opgenomen.*

In hoofdstuk 9 staat over het "Gebied 8: Lozingskanaal / Nieuwe Vaart", het gebied waar de locatie Zeeburgerdijk 585 onderdeel van uitmaakt, het volgende:

> *Maatvoering*
> *In het gebied Lozingskanaal/Nieuwe Vaart geldt de maatvoering uit hoofdstuk 4.*

In hoofdstuk 4 staat het volgende over de maatvoering:

> *In algemene zin geldt voor alle gebieden één regeling met maximale maatvoeringen per type woonboot. Per gebied kan er aanleiding zijn om afwijkende maatvoeringen op te nemen. Indien hiervan sprake is, wordt dit in het beleid per gebied beschreven en komt dit terug in de regels. Wanneer een ligplaatsvergunning is afgegeven voor een afwijkende maatvoering dan is dit toegestaan en is het adres expliciet opgenomen in bijlage 2 van dit beleid.*
>
> *4.1 Algemene maatvoering*
> *De volgende algemene maxima gelden voor woonboten:*

Woonschip: een woonboot die herkenbaar is als een van origine varend schip en die naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken zijnde een stuurhut, een roer,
gangboorden, een mast en een roef.
Voor een woonschip geldt:
- maximale lengte: 30 meter
- maximale breedte: 5 meter
- maximale hoogte: 3,5 meter, waarbij over maximaal 40% van de lengte van het woonschip een hoogte van maximaal 5 m is toegestaan

Woonark: een woonboot, niet zijnde een woonschip of een woonvaartuig.
Voor een woonark geldt:
- maximale lengte: 20 meter
- maximale breedte: 5 meter
- maximale hoogte: 3 meter

Woonvaartuig: een woonboot, bestaande uit een casco van een van origine varend schip waarop een niet-authentieke opbouw is bevestigd.
Voor een woonvaartuig geldt:
- maximale lengte: 25 meter
- maximale breedte: 5 meter
- maximale hoogte: 3 meter

De maximale hoogte voor woonarken en woonvaartuigen bedraagt 3 meter. Deze maximale hoogte van 3 meter is bepaald op basis van voorgaand beleid van Oost/Watergraafsmeer uit 2009 (Vervangen en verbouwen van woonboten). Ondergeschikte onderdelen zoals bijvoorbeeld schoorstenen mogen de maximale maat van 3 meter overschrijden. Voor woonschepen geldt dat over 40% van de lengte van het woonschip de maximale hoogte 5 meter mag bedragen. Hierdoor blijven de van oorsprong aanwezige hogere onderdelen van het schip behouden, waardoor het schip zijn oorspronkelijke uitstraling kan behouden. Ondergeschikte delen, zoals masten, schoorstenen, antennes en naar aard daarmee gelijk te stellen onderdelen mogen de maximale hoogte van het woonschip overschrijden. Dit geldt voor zowel de maximale hoogte van 3 meter als de hoogte van 5 meter (over maximaal 40% lengte van het woonschip). […]

Voor de locatie Zeeburgerdijk 585 is geen afwijkende maatvoering opgenomen in de regels van het document "Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik" en de locatie is daarin ook niet expliciet genoemd in bijlage 2 van dat document. Dit betekent dat voor de locatie Zeeburgerdijk 585 bij vervanging van een woonboot, volgens hoofdstuk 4 van de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik de regeling geldt die voor alle gebieden geldt voor wat betreft de maximale maatvoeringen per type woonboot.

Voor zover indiener van de zienswijze een beroep doet op het gelijkheidsbeginsel, billijkheid en redelijkheid gezien haar persoonlijke belang, geldt dat dat persoonlijke belang, voor zover aan de gemeente is uitgedragen, is meegewogen. Dit zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is weergegeven en dit zoals ook hiervoor bij de beantwoording van andere onderdelen van de zienswijze al is uiteengezet. In het uitgedragen persoonlijke belang wordt geen causaal verband gezien tussen het initiatief voor de beoogde brug met uitneembaar brugdek (aanleiding) en het voor dit bestemmingsplan niet mogen hanteren van het

vastgestelde stadsdeelbeleid bij de overwegingen over de hoogte van een woonark op deze locatie bij vervanging van een woonboot door een ander type woonboot.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.5 Partiele technische herziening 'drijvende bouwwerken'

Indiener van de zienswijze is van mening dat zij recht heeft op een bouwhoogte van 5 meter voor haar ark omdat in het ontwerpbestemmingsplan 'Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken' verwezen wordt naar het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark. Ook in dit stuk staat volgens indiener van de zienswijze dat ter plaatse van de ligplaats van de 'Hoop op welvaart' een maximale bouwhoogte geldt van 5 meter. En dat ook op basis daarvan door de indiener van de zienswijze niet wordt ingezien waarom dit niet wordt overgenomen voor mijn vervangingsmogelijkheden van 20x5x5.

Beantwoording zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan 'Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken' ligt met ingang van 28 december 2023 gedurende een termijn van zes weken ter inzage voor zienswijze. Voor zover in het ontwerpbestemmingsplan 'Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken' verwezen wordt naar het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark geldt dat volgens het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark ter plaatse van de locatie Zeeburgerdijk 585 geen woonark is toegestaan. En derhalve ook geen woonark met maximale bouwhoogte van 5 meter.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.6 Esthetiek

Indiener van de zienswijze geeft aan dat zij op een prachtig, esthetisch schip woont waar ze ongelooflijk trots op is. Aangegeven wordt dat de in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen maatvoering voor een vervangende woonark van 20 meter x 5 meter x 3 meter ook wel een 'schoenendoos' wordt genoemd en dat dat een zeer fantasieloze en lastige maatvoering is om een interessant bouwwerk te kunnen creëren. Indiener van de zienswijze geeft aan dat er in het verleden op het Zeeburgerpad ook veel van deze schoenendozen lagen en dat er een herstelplan is geweest om de woonboten de ruimte te geven om er een verdieping op te bouwen om zo tot esthetisch prettiger en gevarieerder geheel te komen. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het moeten vervangen van haar prachtige woonschip door een 'schoenendoos' als een enorm verlies voelt en dat dat volgens haar ook helemaal niet past bij de moderne uitstraling van de Cruquius.

Beantwoording gemeente

Een bestemmingsplan bevat geen regels over esthetiek en het is niet zo dat het woonschip weg moet als gevolg van de brug met te openen brugdek. Het woonschip mag op deze locatie gewoon blijven liggen en worden gebruikt voor de woonfunctie. Het voorliggende bestemmingsplan biedt alleen een extra mogelijkheid voor deze locatie, namelijk dat het woonschip ook vervangen *mag* worden door een woonark. Dit omdat aan het volgens opgave nodeloos zijn van onderhoud voor een vaardoel, belang is gehecht. Zoals in de eerdere beantwoording van de onderdelen van de zienswijze al is aangegeven, is bij de vervangingsmogelijkheid ook het vastgestelde en geldende woonbotenbeleid van het

stadsdeel geraadpleegd en nagevolgd. Dit voor zover het de afmetingen van een vervangende woonboot betreft. En voor zover verwezen wordt naar een herstelplan in het verleden voor het Zeeburgerpad, geldt dat een herstelplan hier niet toepassing is. Het hier geldende woonbotenbeleid is het woonbotenbeleid dat in 2013 werd vastgesteld. Dat geldende woonbotenbeleid is in de overwegingen voor voorliggend bestemmingsplan betrokken.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.7 Motiveringsbeginsel artikel 3:46 Awb

Indiener van de zienswijze geeft aan dat de hoogtematen voor een vervangende ark, zoals opgenomen in het concept bestemmingsplan, tot een stevige (gedwongen) verkleining zal leiden van de woonruimte. Aangegeven wordt dat nergens in het concept duidelijk wordt waarom deze beperking nodig is en bovendien is de indiener van de zienswijze de mening toegedaan dat een bouwhoogte van 5 meter redelijk is op basis van haar uitleg over:
1. de eerdere bestemmingsplannen;
2. het feit dat hier sprake is van een geheel nieuw bestemmingsplan;
3. de hoogtematen van de buurboten;
4. de positie van de woonboten ten opzichte van de walwoningen;
5. de interessantere uitkomst voor een bouwwerk, met meer variatie mogelijkheden.
En voorts dat die hoogte volgens haar beleidsmatig te onderbouwen is en omgevingsrechtelijk mogelijk en bovendien niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Indiener acht het in strijd met het motiveringsbeginsel ex artikel 3:46 Awb dat op deze locatie bij vervanging van het woonschip door een woonark slechts een bouwhoogte van 3 meter wordt toegestaan.

Beantwoording gemeente

Met datgeen dat eerder al in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is weergegeven ,in combinatie met de beantwoording van de eerdere onderdelen van deze zienswijze, is gemotiveerd waarom bij de mogelijkheid voor vervanging van het woonschip gekozen is voor het toestaan van een woonark van maximaal 3 meter.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.8 Kosten

Indiener van de zienswijze geeft aan dat het voor haar onmogelijk wordt om een kostbaar varend schip te bezitten door de komst van de brug en dat het daarom zinniger wordt om haar woonschip te vervangen door een woonark.

Aangegeven wordt dat een grove berekening van haar woonbootmakelaar laat zien dat zij minstens 200.000 euro zal moeten betalen om het schip te vervangen voor een ark. En dat een woonschip zonder ligplaats niet zoveel oplevert en de bouwkosten van een woonark hoog zijn.

Indiener van de zienswijze ziet zich voor het maken van kosten gesteld om het ontstane probleem op te lossen. Het lijkt volgens indiener van de zienswijze dan logisch dat de gemeente voor deze kosten opdraait. Daarvoor wordt onder meer verwezen naar een situatie die zij vernomen heeft van een voormalige gemeentelijk ambtenaar. Dit zou gaan

om een situatie van 150 woonschepen die al voor een bepaalde datum (1987?) in het Oostelijk Havengebied waren afgemeerd. Die zouden als gevolg van de stadsvernieuwing Oostelijk Havengebied als stadsvernieuwingsurgent, om niet een definitieve ligplaats toegewezen hebben gekregen met voorzieningen (steiger, nutskast, meerpalen e.d.) in overleg met de bewoners. En zodra de definitieve plek was ingenomen zouden de bewoners/eigenaars ook nog een vergoede hebben gekregen van € 6.000,- verhuiskostenvergoeding.

Beantwoording gemeente

Zoals eerder al aangegeven, is het niet zo dat het woonschip op deze locatie weg moet als gevolg van de komst van de brug met uittilbaar brugdek. Het woonschip mag op deze plek gewoon blijven liggen en worden gebruikt voor de woonfunctie. Mede met het oog op het gehecht zijn aan de vaarmogelijkheid van het schip is met de eigenaresse meegedacht en is een alternatieve ligplaats aangeboden waar vrijelijk varen mogelijk blijft. Dergelijke ligplaatsen zijn relatief schaars. De eigenaresse heeft echter aangegeven niet positief te zijn over de aangeboden alternatieve ligplaats. Dit omdat die volgens haar niet vergelijkbaar is met de huidige locatie van het woonschip.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.9 Toekomst

Indiener van de zienswijze geeft aan dat indien haar niet twee meter extra bouwhoogte wordt vergund, zij waarschijnlijk zal besluiten om het woonschip te laten liggen. In dat geval zal het uitneemprotocol zoals het er nu ligt, volgens indiener van de zienswijze niet afdoende zijn en wil zij meer passende afspraken maken met de gemeente over het openen en sluiten van de brug.

Beantwoording gemeente

Het uitneemprotocol wordt met voorliggend bestemmingsplan niet vastgelegd, maar is een separaat op zich zelf staand document dat separaat tot stand komt. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven, is het uitneemprotocol op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog niet concreet en definitief en is aangegeven dat er ruimte is voor evaluatie en herziening van het protocol.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.9.10 Persoonlijke mededelingen

Indiener van de zienswijze geeft aan dat in het bestemmingsplan een aantal quotes staan die een directe weergave zijn van de manier waarop zij, in persoonlijke gesprekken met het bestuur heeft geprobeerd uit te leggen hoe groot de impact is van de plannen op haar woning, leven en gevoel van veiligheid. Dat deze woorden en verschillende passages letterlijk in het openbare stuk zijn opgenomen en kennelijk nog eens publiekelijk besproken moeten worden, beschouwt zij als een directe inbreuk op het vertrouwelijkheidsbeginsel en wordt uiterst onprofessioneel gevonden. Immers emoties zijn geuit tijdens de uitwisseling die zij met het bestuur en juristen heeft gehad en gedeeld. Zij hebben niks te zoeken in een openbaar stuk, waarin zakelijk weergegeven slechts ruimte behoort te zijn voor de uiteindelijke belangenafweging van de gemeente. Niet alleen wordt dit in strijd gevonden

met ieders fatsoen, maar ook wordt niet gezien wat deze weergave voor nut dient, als het gaat om de belangenafwegingen die, al dan niet terecht, uiteindelijk is gemaakt. In dat licht, wordt verzocht om de persoonlijke quotes te verwijderen uit een openbaar stuk dat slechts behoort te dienen als onderbouwing van de uiteindelijke afwegingen als het gaat om de indeling van de openbare ruimte.

Beantwoording gemeente

Het is een dilemma hoe de zogeheten 'menselijke maat' te laten zien in ruimtelijk gerelateerde afwegingen zonder de gehanteerde argumentatie te vermelden. Zeker in de situatie dat juist in de persoonlijke argumentatie het belang wordt gevonden om met het oog op het evenredigheidsbeginsel af te wijken van beleid. Met andere woorden, de persoonlijke argumentatie is de belangrijkste onderbouwing voor de besluitvorming. Zonder de weergave van die argumentatie is het meegewogen belang in de onderbouwing niet voor eenieder zichtbaar en navolgbaar. Daardoor is het niet ondenkbaar dat specifieke omstandigheden in de casuïstiek nu en in de toekomst niet meer worden herkend en onbedoeld een precedent wordt geschapen. In de overleggen met indiener van de zienswijze is daarom eerder aangegeven dat haar argumenten onderdeel zouden gaan zijn van de toelichting van het bestemmingsplan. Daarop is eerder niet negatief gereageerd, maar uit de zienswijze wordt opgemaakt dat dat nu anders is. Nu in de zienswijze gevraagd wordt om kennelijke emotioneel geladen onderdelen van de argumentatie voor het afwijken van het beleid niet te vermelden, is het de vraag hoe dat te doen. Hierin kan tegemoet worden gekomen door de zinsneden te schrappen waarin gesproken wordt over rechtmatigheidsgevoel en deze, waar mogelijk, te vervangen door een verhullende zakelijke beschrijving.

Conclusie en consequentie

De zienswijze is aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan als volgt aan te passen:

- In paragraaf 2.2.1 van de toelichting onder "*Ad 2. Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' - bestaande situatie*" wordt de zinsnede geschrapt die begint met "*En dat zij*" en die eindigt met "*uit te kunnen varen.*"
- In paragraaf 2.2.1 van de toelichting onder "*Ad 2. Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' - bestaande situatie*" worden de zinsneden geschrapt die beginnen met "*De eigenaresse heeft aangegeven dat de keuze van de gemeente voor een vaste uitneembare brug*" en eindigen met "*financieel (onnodig meer onderhoudskosten)*".
- In paragraaf 2.3.6 worden de zinnen geschrapt die beginnen met "*Echter, tijdens"* en die eindigen met "*breder gezichtspunt*". Deze zinnen van persoonlijke aard worden vervangen door de volgende algemene bewoording van de weergave van de situatie: "*Echter aan een bepaald specifiek motief van persoonlijke aard, wordt in dit specifieke geval een dermate zwaar belang gehecht dat dat motief in dit geval zwaarder weegt dan alle andere hiervoor weergegeven afwegingen.*"

3.9.11 Beroep

Indiener van de zienswijze geeft aan dat in het geval de zienswijze niet tot gevolg heeft dat het concept bestemmingsplan wordt aangepast, zij voornemens is om beroep aan te tekenen tegen dit deel van het bestemmingsplan bij de Raad van State.

Beantwoording gemeente

Het bestemmingsplan wordt gewijzigd indien zienswijzen en voortschrijdend inzicht daartoe aanleiding geven.

Conclusie en consequentie

Dit onderdeel van de zienswijze is geen aanleiding voor wijziging van het bestemmingsplan.

3.10 Zienswijze 10.1 tot en met zienswijze 10.33 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze 10 (= zienswijze 10.1 t/m 10.33) is ingediend, mede namens bewoners van 36 andere te onderscheiden adressanten, waarvan een adres dubbel is vermeld en waarvan door een 3-tal adressanten ook zelf een zienswijze is ingediend, namelijk: zienswijze 3, zienswijze 6, zienswijze 11. In totaal betreft het daardoor een zienswijze van 33 te onderscheiden adressanten (zienswijze 10.1 tot en met 10.33).

Zienswijze 10 komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.11 Zienswijze 11 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.12 Zienswijze 12 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.13 Zienswijze 13 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.14 Zienswijze 14 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.15 Zienswijze 15 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.16 Zienswijze 16 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.17 Zienswijze 17 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.18 Zienswijze 18 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.19 Zienswijze 19 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.20 Zienswijze 20 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.21 Zienswijze 21 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.22 Zienswijze 22 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.23 Zienswijze 23 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.24 Zienswijze 24 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.25 Zienswijze 25 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.26 Zienswijze 26 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.27 Zienswijze 27 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.28 Zienswijze 28 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.29 Zienswijze 29 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.30 Zienswijze 30 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.31 Zienswijze 31 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.32 Zienswijze 32 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met het eerste onderdeel van zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van het eerste onderdeel van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.33 Zienswijze 33 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.34 Zienswijze 34 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.35 Zienswijze 35 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3 met dien verstande dat in het onderdeel waarin wordt opgeroepen tot verdere verbetering van de toegang tot openbaar vervoer een aanvulling is opgenomen. Indiener van de zienswijze stelt voor om een extra lus aan de route van bus 22 toe te voegen waarmee vanaf de halte Veelaan dan net als vroeger weer de halte Th.K. van Lohuizenlaan wordt aangedaan. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.36 Zienswijze 36 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.37 Zienswijze 37 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.38 Zienswijze 38 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.39 Zienswijze 39 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.40 Zienswijze 40 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.41 Zienswijze 41 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.42 Zienswijze 42 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.43 Zienswijze 43 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.44 Zienswijze 44 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.45 Zienswijze 45 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.46 Zienswijze 46 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3

3.47 Zienswijze 47 (onderdeel 'brug en pad')

Zienswijze komt overeen met zienswijze 3. Verwezen wordt naar de samenvatting, beantwoording en conclusie van zienswijze 3 in paragraaf 3.3