

# **Plan van aanpak handhaving woonboten en andere vaartuigen.**

## **1. Inleiding**

In de Nota "Plan van aanpak integrale handhaving", vastgesteld in april 2003, is gesteld dat sprake is van een achterstand in het beheer van woonboten. Daarbij is in eerste instantie gewezen op de situatie Schellingwoude/Durgerdammerdijk en in Zijkanaal K, waaraan prioriteit gegeven zou moeten worden.

Het gaat overigens niet uitsluitend om woonboten. Het is ook nodig aandacht te besteden aan handhaving met betrekking tot andere vaartuigen, al dan niet behorend bij woonboten.

In het jaarprogramma 2003 was deze gebiedsgerichte aanpak ook opgenomen. Ook was gesteld dat inzicht verkregen diende te worden in de juridische situatie met betrekking tot woonschepen en in de aanhorigheden (tuintjes). Voorts dient tijd ingeruimd te worden voor het mee-ontwikkelen van stedelijk beleid.

In het jaarprogramma 2004 is de handhaving (woon-) boten opnieuw als prioriteit aangegeven, met name gericht op de uitvoering.

Bij eerdere handhavingsactiviteiten is de klacht geuit dat dit tamelijk willekeurig verliep. De handhaving was bijvoorbeeld gericht op degenen die een vergunning hadden aangevraagd en deze niet hadden gekregen.

Het is daarom gewenst om de handhaving goed te structureren en de prioriteiten aan te geven. Door middel van deze notitie moet de aanpak en de prioritering duidelijk worden.

In de bijlage wordt aandacht besteed aan het huidige beleid, actuele ontwikkelingen en de juridische situatie met betrekking tot (woon-)boten.

Het is ook noodzakelijk om een regeling te treffen voor de vragen rond het gebruik van de walkanten: in welke gevallen, op welke wijze, ingebruikgeving of verhuur, bebouwing en het onderhoud van de walkanten.

In het kader van het stedelijke Project Wonen op het Water is dit een van de uit te werken onderwerpen. Voorstellen worden afgewacht.

Dit onderwerp zal apart aan de orde komen.

## **2. Hoofddoelstelling**

Handhaving van woonboten en andere vaartuigen waar dat nodig is.

### **2.1. Prioriteit:**

1. Nieuwe gevallen: qua prioriteit is de handhaving in eerste instantie gericht op alle nieuwe gevallen. Die worden vanaf heden direct van een lastgeving voorzien. Dit geldt voor het hele gebied van het stadsdeel.
2. Gebiedsgericht: in tweede instantie zal gebiedsgericht worden gehandhaafd, in de volgende volgorde:
  - Zijkanaal K;
  - De Schellingwouderdijk, het gebied tussen de Schellingwouderbrug en de Zeeburgertunnel;
  - De Durgerdammerdijk, het gebied tussen Zeeburgertunnel en het Blauwe Hoofd;
  - De Schellingwouderdijk, het gebied tussen de Oranjesluizen en de Schellingwouderbrug;
  - daarna de overige gebieden binnen het stadsdeel.
3. Wrakken, detonerende vaartuigen: Binnen de prioriteiten 1 en 2 zal de aandacht in eerste instantie gericht zijn op dit soort vaartuigen.

Incidenteel zal deze prioriteitsstelling doorbroken worden indien op andere plaatsen ontwikkelingen zijn die eerder aanschrijven noodzakelijk maken, zoals in de omgeving van het NDSM-terrein.

### **2.2 Doelstelling per categorie vaartuig.**

***woonboten: ervoor zorgdragen dat er een einde komt aan nieuwe aanwas en dat het woonbotenbestand wordt teruggebracht naar een legaal woonbotenbestand dat ook planologisch ingepast kan worden.***

Uitgangspunt is de Nota Woonschepenbeleid 1991.

Het woonbotenbestand moet in principe terug naar het legale aantal dat in het verleden is vastgesteld. Dat ging om 520 woonboten. Dit is ook van belang omdat ruim 300 woonboten in dit stadsdeel nog planologisch ingepast moeten worden. Een deel daarvan zal op termijn ook verplaatst moeten worden.

Er is in het stadsdeel dan ook extra ruimte nodig voor het definitief inpassen van een aantal legale woonboten. Het is om die reden niet gewenst om illegale woonboten ongemoeid te laten.

Op dit moment wordt gedacht aan het planologisch inpassen van woonboten in het Buiten-IJ, op een zodanige wijze dat voldaan wordt aan geldende en toekomstige normen.

In het Buiten-IJ zijn ruim 40 illegale woonboten afgemeerd. Elders in het stadsdeel liggen ook illegale woonboten, dat gaat om slechts enkele gevallen.

Degenen die hier zonder vergunning ligplaats hebben ingenomen (zoveel mogelijk in volgorde van binnenkomst) en in ieder geval de woonboten die in deplorabele staat verkeren, worden aangeschreven.

### **2.3. Legalisering/relatie met het bestemmingsplan**

Mogelijk resteert een kleine groep woonboten die, gelet op de lange bewoningstermijn of het bijzondere karakter van de boot (peildatum per heden) in aanmerking kunnen komen voor inpassing of een persoonlijke gedoogverklaring. Of dat zo is en de voorwaarden waaronder komt aan de orde in het kader van het nieuwe bestemmingsplan Schellingwoude.

Van inpassing zou sprake kunnen zijn bij een lange bewoningstermijn en waarbij (nu al) sprake is van een bijzondere boot.

Een persoonlijke gedoogverklaring kan aan de orde komen bij een lange bewoningstermijn (vóór 1994) op een niet inpasbare boot. Dit betekent dat het vaartuig moet verdwijnen zodra de huidige hoofdbewoners verhuisd zijn.

De Schellingwouderdijk, het gebied tussen de Oranjesluizen en de Schellingwouderbrug, komt op korte termijn voor daadwerkelijke handhaving aan de beurt. Hiermee zal enige tijd gemoeid zijn. In de tussentijd zal het bestemmingsplantraject voldoende duidelijkheid moeten verschaffen over de mogelijkheid om een aantal woonboten alsnog in te passen.

Om tot een goede bestemmingsregeling voor woonschepen te komen, wordt in de loop van 2004 onderzoek gedaan naar de gewenste situatie van woonschepen in het Buiten IJ. Over het onderzoek wordt in het najaar van 2004 met een vertegenwoordiging van de woonschipbewoners overlegd. De resultaten van het onderzoek worden in de vorm van een notitie aan het Dagelijks Bestuur ter besluitvorming voorgelegd. Dat bestuursbesluit zal worden opgenomen in het voorontwerp-bestemmingsplan, waarover inspraak zal plaatsvinden.

***Pleziervaartuigen: ervoor zorgdragen dat deze grote vaartuigen uit het stadsdeel verdwijnen.***

In het stadsdeel zijn circa 50 grote pleziervaartuigen, langer dan 12 meter, afgemeerd zonder ontheffing. Daarvan liggen er 24 in Zijkanaal K en het Buiten-IJ.

De eigenaren worden, in eerste instantie in de prioriteitsgebieden, aangeschreven deze boten uit het stadsdeel te verwijderen (of naar een jachthaven te verplaatsen). Een enkel vaartuig komt mogelijk in aanmerking voor opname in de Museumhaven.

***Bedrijfsvaartuigen: ervoor zorgdragen dat een aantal bedrijfsvaartuigen uit het stadsdeel verdwijnt.***

Het gaat om 14 vaartuigen in Zijkanaal K en het Buiten-IJ. Elders in het stadsdeel is een kleiner aantal aanwezig. De eigenaren, in eerste instantie in de prioriteitsgebieden, zal gelast worden de vaartuigen te verwijderen.

***Stationerende vaartuigen: ervoor zorgdragen dat de illegale vaartuigen uit het stadsdeel verdwijnen.***

In Zijkanaal K en het Buiten-IJ liggen 17 stationerende vaartuigen, soms bij woonboten. Elders in het stadsdeel is ongeveer eenzelfde aantal aanwezig.

De eigenaren, in eerste instantie in de prioriteitsgebieden, zal gelast worden de vaartuigen te verwijderen..

### **3. Organisatie/budget**

#### ***3.1. Wie doet wat?***

Binnen het stadsdeel is de Afdeling Bouw- en Woningtoezicht belast met de handhaving. Qua reguliere formatie is in 2004 1280 uur voorhanden, inclusief juridische ondersteuning vanuit het bedrijfsbureau van de Sector Wonen en Werken. Het intensiveren van de handhaving zal ook leiden tot extra bezwaarschriften. Met de Commissie Beroep- en Bezwaarschriften en de Afdeling Juridische en Bestuurlijke Zaken zal overlegd worden over het inplannen van de te verwachten extra zaken.

In diverse stadsdelen houdt de Dienst Binnenwaterbeheer structureel toezicht op het water, heeft zicht op het gebeuren en kan direct optreden tegen ongewenste ontwikkelingen. Stadsdeel Noord heeft geen overeenkomst met de Dienst.

Aan de Dienst Binnenwaterbeheer is gevraagd of zij voor dit stadsdeel ook werkzaamheden kunnen verrichten, in eerste instantie het uitvoeren van de oog- en oorfunctie op het water.

Op dit moment heeft de Dienst daarvoor weinig capaciteit beschikbaar. De Dienst komt binnenkort met een voorstel over het uitvoeren van beperkte controles, op termijn uit te bouwen tot verdere dienstverlening. Dit voorkomt ook het verplaatsen van problemen van het ene naar het andere stadsdeel.

Zolang de Dienst Binnenwaterbeheer niet in staat zal zijn om controletaken in dit stadsdeel uit te voeren zal de Afdeling Bouw- en Woningtoezicht deze controlerende taak uitvoeren. Al dan niet in samenwerking met de Dienst zal het toezicht op het water zodanig zijn dat voldoende zicht zal zijn op wijzigingen in de situatie.

Met de Dienst Binnenwaterbeheer, politie en GG&GD wordt ook samengewerkt in het project "Verwaarloosde Vaartuigen". De Dienst Binnenwaterbeheer heeft in dit stadsdeel een mandaat gekregen om op te treden tegen verwaarloosde vaartuigen waarin dak- en thuislozen steeds vaker hun onderkomen zoeken. Dit kan leiden tot verwaarlozing, volksgezondheidsrisico's en klachten. Op dit moment zijn binnen het stadsdeel geen gevallen aanwezig. Het belang van dit mandaat ligt meer in de toekomst.

Ook met andere beheerders van het water, zoals de Havendienst en Rijkswaterstaat, is geregeld overleg over de aanpak van diverse gevallen en de eventuele taakverdeling.

Voor het kunnen uitvoeren van de handhaving is het noodzakelijk dat een inventarisatie van alle vaartuigen voorhanden is. Deze inventarisatie is voorhanden, maar niet in alle gevallen is de eigenaar ook bekend. Voor de handhaving is dat geen belemmering.

Tegelijkertijd met de handhavingsacties worden in samenwerking met de Sector Stadsdeelwerken ook schoonmaakacties op de walkant en in het water uitgevoerd.

### **3.2. Budget**

Binnen de begroting voor 2004 is een budget handhaving woonboten van € 92.000,- voorhanden. Verder is een (nog door te verbinden) budget 2003 van € 33.000 aanwezig. Dit geheel lijkt op voorhand voldoende voor tijdelijk extra formatie en de overige kosten, zoals niet verhaalbare kosten van bestuursdwang c.q. sloopkosten van vaartuigen. Indien de Dienst Binnenwaterbeheer taken voor het stadsdeel kan uitvoeren wordt het beschikbare budget mogelijk overschreden. In dat geval zal een voorstel volgen.

### **3.3. Tijdsduur**

Indien de bestaande handhavingcapaciteit voortdurend kan worden ingezet voor de bestaande gevallen kan in een periode van een jaar het gehele handhavingstraject worden afgerond. Er zal wel een uitloop van nog een jaar zijn, in verband met bezwaar en beroep, begunstigingstermijnen en eventuele ontwikkelingen op het gebied van bestemmingsplannen.

### **3.4. Afhandeling lopende zaken**

Op grond van de handhavingsactiviteiten is tot nu toe al een aantal vaartuigen uit het stadsdeel verwijderd.

Een aantal is ook voorzien van een definitieve lastgeving, waartegen bezwaar is gemaakt. Bij deze lopende gevallen zal rekening gehouden worden met de nieuwe prioriteitsstelling en zal de begunstigingstermijn worden aangepast.

Indien uitsluitend een concept-lastgeving verstuurd is kan de volgorde qua vastgestelde prioriteit worden aangehouden. Dit betekent dat in enkele gevallen (met een tussenbericht) de eventuele definitieve lastgeving later verstuurd kan worden.

### **3.5. Wijze van handhaven/sancties.**

Bij constatering van een overtreding wordt onderzocht of er een mogelijkheid is de situatie te legaliseren. Zo niet, dan wordt de eigenaar verzocht het vaartuig te verwijderen. Indien daaraan geen gevolg wordt gegeven volgt een concept-lastgeving en krijgt de eigenaar de gelegenheid een reactie te geven.

Indien de reactie geen aanleiding geeft de actie te staken volgt de definitieve lastgeving tot verwijdering.

Afhankelijk van de situatie wordt gekozen voor bestuursdwang of een dwangsom.

De aangeschrevene krijgt een redelijke termijn om een oplossing te vinden.

Bezwaar- en beroep zal niet leiden tot verlenging van deze termijnen, zoals in het verleden wel gebeurde. In de regel wordt de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening wel afgewacht.

### **4. Communicatie**

Alle betrokkenen, zoals eigenaren van woonboten en vaartuigen, zullen door middel van een publicatie in kennis gesteld worden van het gestelde in deze notitie.

Het Dagelijks Bestuurslid van het  
stadsdeel Amsterdam-Noord voor  
Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting,  
Milieu, Diversiteitsbeleid, Landelijk Noord,

Mr. drs. K. Diepeveen

## **Bijlage.**

Ter informatie worden in deze bijlage enkele onderwerpen nader toegelicht.

### **A. Bestaand beleid ten aanzien van de diverse categorieën vaartuigen**

#### ***A1. Beleid ten aanzien van woonboten***

In 1991 is de "Nota Woonschepenbeleid" vastgesteld. De aanleiding was de behoefte aan een regeling die:

- recht zou doen aan het karakter van wonen op het water;
- duidelijkheid zou scheppen over de toekomst en de kwaliteit van de ligplaatsen, en
- de woonbootbewoners een betere rechtspositie zou verschaffen.

Ten aanzien van het aantal woonboten is bepaald dat het toenmalige bestand gehandhaafd zou worden. Dit bestand betreft, naast degenen die toen over een vergunning beschikten, ook de woonboten die zonder vergunning op een plaats lagen die zij reeds innamen bij de instelling van het stadsdeel in 1984 (resp. 1987 voor Landelijk Noord) en niet waren aangeschreven tot verwijdering.

Even voor 1993 hebben vanwege de aanleg van de Zeeburgertunnel een aantal woonboten uit Zeeburg ligplaats gekozen tegen het grondgebied van stadsdeel Amsterdam-Noord aan (was toen grondgebied van het stadsdeel Zeeburg). Deze woonboten waren door Zeeburg geaccepteerd. Deze boten zijn opgenomen als onderdeel van het gedoogbestand.

Het gaat in totaal om circa 540 woonboten.

Belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij op die datum als bewoner van een boot (als enige woongelegenheid) aanwezig waren, worden met naam, boot en situatie opgenomen in het woonbotenbestand en kunnen aanspraak maken op een ligplaatsvergunning.

Degenen die niet voorkomen in genoemde inventarisatie komen niet in aanmerking voor een vergunning en dienen te worden aangeschreven.

Indertijd is gesteld dat het totale aantal woonboten niet mocht toenemen.

Uitgangspunt van de Nota Woonschepenbeleid is voorts dat alle woonboten planologisch ingepast worden, dat deze in een bestemmingsplan ingepast worden.

Tot nu toe zijn circa 200 woonboten planologisch ingepast.

In de overige gevallen wordt bekeken of de woonboten op de bestaande locatie gehandhaafd kunnen worden. Voor een deel van de woonboten zal dat het geval zijn.

Voor een deel van de woonboten zal dat niet het geval zijn, omdat de locatie naar de huidige normen ongeschikt is. Daarbij kunnen onder andere worden genoemd Zijkanaal H (in verband met de industrie in Zaandam), Zijkanaal K (in verband met AKZO) en Het Slochter (in verband met de Ringweg en hoogspanningskabels).

Er zal in het stadsdeel dan ook extra ruimte nodig zijn voor het definitief inpassen van een aantal woonboten. Het is dan niet gewenst om illegale woonboten ongemoeid te laten.

Op dit moment wordt gedacht aan het planologisch inpassen van woonboten in het gebied Schellingwoude en het Buiten-IJ, op een zodanige wijze dat voldaan wordt aan geldende en toekomstige normen. In dit gebied zijn ruim 40 woonboten zonder vergunning afgemeerd. Een aantal daarvan verkeert ook in slechte staat.

In de diverse gerechtelijke procedures die tot heden zijn gevoerd over handhavingszaken heeft de rechter uitgesproken dat dit beleid als basis kan dienen voor handhavingsacties.

#### ***A2. Beleid ten aanzien van pleziervaartuigen***

Op grond van de Verordening op de Haven en het Binnenwater mogen pleziervaartuigen, langer dan 12 meter, niet aanleggen, tenzij ontheffing verleend is.

Het bestaande beleid is dat deze ontheffingen in het algemeen niet worden verleend en dat Pleziervaartuigen in jachthavens thuis horen.

### **A3. Beleid ten aanzien van bedrijfsvaartuigen**

Uitsluitend voor watergebonden activiteiten kan vergunning verleend worden voor een ligplaats voor een bedrijfsvaartuig. Bedrijfsvaartuigen horen in de regel bij de betreffende bedrijven op bedrijventerreinen en mogen daarbuiten in ieder geval niet afgemeerd worden. Het gaat om een gering aantal.

### **A4. Beleid ten aanzien van stationerende vaartuigen**

Dit is de restcategorie van vaartuigen, genoemd in de Verordening op de Haven en het Binnenwater. Het zijn vaartuigen die niet vallen in de categorie woon-, plezier- of bedrijfsvaartuigen.

Het is verboden zonder ontheffing met deze vaartuigen ligplaats in te nemen.

Een ontheffing wordt niet verleend, tenzij sprake is van zeer bijzondere omstandigheden.

## **B. Handhaving sinds 1991.**

In de periode tot 1996 was de aanpak van illegale woonboten redelijk te noemen. Ondanks het feit dat er te weinig capaciteit was voor handhaving heeft de handhaving toch een structureel karakter gehad.

In de periode 1996-1999 zijn deze activiteiten beduidend minder geweest, heeft de handhaving geen bestuurlijke prioriteit gehad.

Vanaf 1999 zijn meer handhavingsactiviteiten geweest, met name in het Buiten-IJ. Hier was de toename van boten het grootst, de situatie rommelig en er werd geklaagd.

Vooruitlopend op deze notitie is de handhaving, met name de afgelopen maanden, intensiever aangepakt.

In Zijkanaal K, tegenover AKZO, zijn alle vaartuigen van een concept-lastgeving voorzien en in een aantal gevallen ook van de definitieve lastgeving. Eind maart 2004 waren op die wijze al 14 vaartuigen verwijderd.

In het gebied tussen brug en tunnel is hetzelfde in gang gezet. De meeste eigenaren van vaartuigen hebben een concept-lastgeving ontvangen. In één geval is inmiddels bestuursdwang toegepast.

Ook in andere gebieden zijn inmiddels handhavingsacties gestart, zoals recent op en bij het voormalige AVI-terrein en in het gebied van de voormalige NDSM-werf. Dit omdat vanwege ontwikkelingen aldaar illegale boten moeten verdwijnen.

Het feit dat de handhaving met wisselende frequentie werd uitgevoerd betekent niet dat het onmogelijk geworden is het beleid uit 1991 te handhaven, zo is gebleken uit recente rechterlijke uitspraken.

## **C. Feitelijke ontwikkelingen**

Met name na 1995 is het aantal woon- en andere vaartuigen in dit stadsdeel fors toegenomen. Uit contacten met aanvragers van ligplaatsvergunningen, inspecteurs van de Dienst Haven en Binnenwaterbeheer en omstanders wordt duidelijk dat veel van de boten (woonboten, werkboten, plezierboten) die na 1995 ligplaats in het Buiten-IJ hebben verkozen, afkomstig zijn elders uit de stad Amsterdam.

Waarschijnlijk heeft dit ook te maken met het feit dat het toezicht op het water (direct wegsturen) in dit stadsdeel onvoldoende was en er te weinig capaciteit beschikbaar is geweest voor handhaving.

De toename van het aantal vaartuigen heeft geleid tot klachten uit de omgeving, met name waar sprake is van chaotische toestanden op het water (wrakken) en op de walkanten.

De Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord (Veban) klaagt geregeld, met name over de situatie in Zijkanaal K.

Een ander punt van aandacht is het gebruik van de kades. In veel gevallen is daarover niets geregeld en hebben bewoners delen van de kades als tuin in gebruik genomen. Dit oogt niet altijd even fraai.

Onlangs hebben diverse bewoners van het Koppelingpad zelfs een procedure gevoerd over de eigendom van deze stroken grond. Volgens hen zou door verjaring de eigendom overgegaan zijn naar de bewoners. De rechtbank Amsterdam heeft de verklaring van recht ook toegewezen. Het stadsdeel heeft daartegen hoger beroep ingesteld. Het Gerechtshof Amsterdam heeft onlangs uitgesproken dat de eigendom niet is overgegaan naar de bewoners, omdat zij geen bezitters, maar houders van de grond zijn.

## **D. Vergunningen woonboten**

Voor de woonboten die planologisch ingepast zijn worden permanente ligplaatsvergunningen verleend.

Voor de woonboten die planologisch nog niet ingepast zijn wordt voor een periode van drie jaar vergunning verleend.

## **E. Ontwerp-bestemmingsplannen Schellingwoude en Waterland**

Op grond van de vigerende bestemmingsplannen Zeeburg-Schellingwoude (1984) en Waterland – Eerste Herziening (1992) zijn in het Buiten-IJ geen woonboten toegestaan. Het bestemmingsplan Waterland sluit de aanwezigheid van woonboten uitdrukkelijk uit, vanwege de waardevolle landschappelijke aspecten.

In november 2003 is een concept-startnotitie verschenen voor een nieuw bestemmingsplan Schellingwoude.

Het bestemmingsplan Waterland zal circa 2006 worden herzien.

In de startnotitie voor het nieuwe bestemmingsplan Schellingwoude is gesteld dat woonboten in de toekomst mogelijk planologisch ingepast worden. Hierover wordt nog een nader onderzoek uitgevoerd. In dat onderzoek wordt ook een deel van het gebied Waterland betrokken, het gebied tussen tunnel en Blauwe Hoofd.

De vraag daarbij is voor welke woonboten dit dan bestemd zal zijn. Daarbij zal niet uitsluitend gelet worden op aantallen legale woonboten die nog planologisch ingepast moeten worden, maar ook aan de bijzondere vorm van woonboten; dit laatste om zo min mogelijk afbreuk te doen aan de landschappelijke waarden.

## **F. Eisen aan ligplaatsen**

Bij het maken van nieuwe ligplaatsen in bijvoorbeeld het Buiten-IJ moet rekening gehouden worden met steeds stringenter eisen met betrekking tot milieu en veiligheid.

Op dit moment wordt bijvoorbeeld afvalwater van woonboten in het open water geloosd. In 2005 wordt dit verboden en dient er riolering aanwezig te zijn. Hoe hard deze eis is moet overigens nog blijken.

De Dijkbeheerder eist voorts meer afstand van woonboten van de dijk.

De brandweer heeft wensen ten aanzien van de afstanden van woonboten onderling.

Aan het Buiten-IJ zijn ook andere voorzieningen noodzakelijk, zoals een goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, parkeerplaatsen en voorzieningen voor nutsbedrijven en reiniging. Voor gebrekkige steigers kan het stadsdeel, als eigenaar van de grond, aansprakelijk zijn.

Indien woonboten hier planologisch ingepast worden zal dit betekenen dat een andere inrichting van het water en de steigers noodzakelijk is, dat voorzieningen getroffen moeten worden.

De vraag zal dan ook zijn wie deze voorzieningen gaat betalen, welke bijdrage van legale woonbootbewoners gevraagd kan worden. Bij de vraag in hoeverre illegale woonboten ingepast kunnen worden zal dit aspect mogelijk ook aan de orde komen.

Uit overwegingen van ontwikkeling zou een handhavingstraject dan ook voordelen bieden, omdat een lager aantal woonschepen de oplossing van dit soort problemen vereenvoudigt.

## **G. Juridisch kader**

Ten aanzien van woonschepen gelden de volgende regelingen.

### ***De Verordening op de haven en het binnenwater.***

Op grond hiervan is het verboden zonder vergunning van het Dagelijks Bestuur ligplaats in te nemen.

Voor wat woonboten betreft gebeurt de toetsing van aanvragen om vergunning aan de hand van de Nota woonschepenbeleid 1991, het belang van ordening van het gebruik van het water, de openbare orde, de veiligheid, het milieu en het stadsschoon.

De verordening kent tevens een vergunning- c.q. ontheffingstelsel voor bedrijfsvaartuigen, pleziervaartuigen langer dan 12m en stationerende vaartuigen.

### ***De Nadere Regeling Woonboten***

Op grond van de Verordening op de haven en het binnenwater is ook de "Nadere Regeling Woonboten" vastgesteld. Daarin zijn de maximale afmetingen van woonboten geregeld. Deze regeling is uitsluitend van toepassing indien het betreffende bestemmingsplan geen regeling geeft voor deze afmetingen.

### ***Bestemmingsplannen***

In bestemmingsplannen wordt het gebruik van gronden en water geregeld. In een aantal bestemmingsplannen zijn ligplaatsen voor woonboten aangewezen. Voor zover dat niet is toegestaan biedt het bestemmingsplan, naast de Verordening op de haven en het binnenwater, een grondslag voor handhaving.

### ***Overige regelingen***

De Verordening op de haven en het binnenwater en de bestemmingsplannen zijn voor het stadsdeel de instrumenten bij uitstek om de situatie op het water te kunnen reguleren. Ook andere regelingen spelen een rol, zoals de Wrakkenwet (geeft bevoegdheden ten aanzien van het bergen van wrakken, de Scheepvaartwet, de milieuwetgeving en de Dijkverordening (beheer van de dijk). De bevoegdheden op grond hiervan berusten in een aantal gevallen bij andere instanties, zoals de waterbeheerder en het hoogheemraadschap. In sommige gevallen is het gewenst om gezamenlijk met andere instanties handhavend op te treden.

## **H. Waterbeheerders**

De uitvoering van de Verordening op de haven en het binnenwater (ligplaatsvergunningen en handhaving) is in handen van het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel.

Hetzelfde geldt voor de handhaving van bestemmingsplannen.

Rijkswaterstaat is de nautische beheerder van het water. Rijkswaterstaat is ook voor een deel de kwaliteitsbeheerder van het water. Voor het overige deel is dat het Hoogheemraadschap.

Het Hoogheemraadschap is ook beheerder van de dijken.

De Havendienst en de Waterpolitie hebben bevoegdheden ten aanzien van het scheepvaartverkeer en de toegang tot havens.

De Dienst Binnenwaterbeheer int het binnenhavengeld.

De eigendom van gronden en water waar woonboten nu liggen berust bij het Stadsdeel, bij Rijkswaterstaat en bij het Hoogheemraadschap.

Het spreekt dan ook voor zich dat ten aanzien van beleid en handhaving de nodige afstemming en samenwerking gewenst is. Daarover zijn contacten gelegd.

## **I. Het project “Wonen op Water”**

Het projectbureau wonen op water is in 2003 van start gegaan met de opdracht de belangrijkste knelpunten op het gebied van wonen op water in samenspraak met alle betrokkenen onder de loep te nemen.

In een stedelijke projectgroep wordt over dit onderwerp gesproken tussen vertegenwoordigers van de centrale stad, de stadsdelen en woonbootbewoners.

Onderwerpen van gesprek zijn:

- a. meer of andere woonbootlocaties;
- b. welstandscriteria bij vervanging of verbouwing;
- c. ligplaatsen opnemen in bestemmingsplannen;
- d. betaling;
- e. diverse beheerszaken (o.a. het gebruik van de kades).

In januari 2003 is een startconferentie gehouden. Er is voor gekozen om deze vijf thema's in werkgroepen uit te werken.

Het Projectbureau heeft op basis van deze onderwerpen een plan van aanpak opgesteld en dit aan het college, commissie en de stadsdelen voorgelegd.

Tijdens een op 11 februari 2004 gehouden winterconferentie kwam over deze onderwerpen nog het volgende aan de orde.

- Woonbootlocaties: er ligt een concept notitie over criteria (nieuwe) woonbootlocaties en een kaart van Amsterdam waarop mogelijke nieuwe locaties aangegeven zijn, alsmede een procedure om 'knelpuntlocaties' te bepalen. Daarbij zijn voorbeelden van woonboot – locaties gegeven. Bedoeld als handreiking aan stadsdelen bij het bepalen van nieuwe locaties. Het projectbureau wil potentiële woonbootlocaties in het voorjaar schouwen met de portefeuillehouder.
- Welstandscriteria: Een notitie is in de maak. Bedoeld als handreiking aan stadsdelen.
- Betaling: een stedelijk voorstel is in procedure. Tijdens de conferentie bleek dat een aantal woonbootbewoners het voorstel juridisch niet goed in elkaar vindt zitten (voorlopig oordeel april 2003).
- Woonbootlocaties in bestemmingsplannen: thema start in maart 2004.
- Beheer: thema start in maart 2004. Westerpark en Oost zijn bezig met beleid.
- Algemene opmerkingen: beleid moet je ook kunnen handhaven en woonboten duidelijker opnemen in stedenbouwkundige plannen.

Inmiddels zijn de vijf werkgroepen van start gegaan

Het stadsdeel is vertegenwoordigd In de werkgroepen locaties, beheer en woonbootlocaties in bestemmingsplannen.

Eerder is geconstateerd dat bij de andere deelnemers aan dit project de indruk aanwezig was dat in dit stadsdeel voldoende ruimte is voor nieuwe woonbootlocaties, waar ook een deel van de woonboten uit andere stadsdelen terecht zou kunnen.

Het Dagelijks Bestuur heeft het Projectbureau bij brief van 20 maart 2003 laten weten dat voorsnog geen nieuwe woonbootlocaties beschikbaar zijn in dit stadsdeel; indien al sprake is van nieuwe locaties is daar geen ruimte voor woonboten van buiten het stadsdeel, omdat deze nodig zijn voor het inpassen van in dit stadsdeel aanwezige (legale) woonboten.

Een en ander kan leiden tot nieuw, uniform stedelijk- en stadsdeelbeleid.

De werkgroepen zullen dit jaar met de eindrapportages komen.