Gemeente Amsterdam

Versie
15-12-2020
definitief

Aanpak Nulmeting Woonboten

inclusief de Handhavingsstrategie Woonboten







Documentbeheer

Documentgegevens

Status document	Definitief

Goedkeuring

Versie	Datum	Naam
1.0	15-12-2020	Aanpak nulmeting woonboten

Inhoud

Documentbeheer 2
Inhoud 3
1. Aanleiding 4
2. Inventarisatie 9
3. Probleemanalyse en prioriteitstelling 13
4. Handhavingsstrategie woonboten 19
5. Projectmatige aanpak 25
6. Participatie en communicatie 34
Bijlage: meetwijzen 37

1. Aanleiding

De Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Wvvw), die op 1 januari 2018 inwerking is getreden, leidde tot een fors gemeentelijk verandertraject op het gebied van communicatie, voorlichting, vergunningverlening, toezicht en handhaving ten aanzien van woonboten en niet-varende bedrijfsvaartuigen. Daarnaast moesten – gedeeltelijk vanwege de Wvvw – gemeentelijke beleidsregels voor het water worden aangepast. Ter voorbereiding op dit verandertraject is in de periode november 2016 tot december 2017 - in opdracht van het MT VTH Bouw & Gebruik - een nulmeting uitgevoerd.

De meting hield in:

- Controle of de ligplaats van de woonboot of bedrijfsvaartuig is geregistreerd in de *Basisregistratie adressen en gebouwen* (BAG);
- Opnemen van de maten van woonboten of bedrijfsvaartuigen van alle BAG geregistreerde ligplaatsen bestemd voor woonboten of bedrijfsvaartuigen;
- Vergelijking van de opgenomen maten met de geldende ligplaatsvergunning of ontheffing;
- Controle of de ligplaats in een bestemmingsplan is opgenomen;
- Signaleren van bijzondere situaties (zoals verwaarlozing en onwenselijk gebruik).

De nulmeting is eind 2017 afgerond. In de periode 1 januari - 30 april 2018 is een aanvullende inventarisatie uitgevoerd, onder andere bij woonboten waar de eigenaren en/of bewoners medewerking hadden geweigerd of waar dossiers onvolledig waren en ligplaatsvergunningen niet vindbaar bleken.

De nulmeting heeft aan het licht gebracht dat er een aantal niet vergunde woonboten binnen de wateren van Amsterdam ligplaats hebben ingenomen. Verder blijkt een groot aantal woonboten, bij nameting, afmetingen te hebben die niet overeenkomen met de ligplaatsvergunning. Ook lijkt een deel van de woonboten en niet-varende bedrijfsvaartuigen niet conform de bestemmingsplanvoorwaarden ligplaats te hebben ingenomen. Dat betekent dat de nulmeting, aanvankelijk bedoeld voor de invoering van de Wvvw, onverwacht een fors aantal handhavings-vraagstukken oplevert.

Het uitvoeren van handhavingstrajecten is arbeidsintensief. Bovendien zal de inzet afgewogen moeten worden binnen het bredere kader van het vastgestelde Amsterdamse handhavingsbeleid voor het Wabo-domein. Er bestaat geen ruimte om de genoemde handhavingsvraagstukken voor woonboten op te pakken zonder dat dat ten koste gaan van inzet op andere handhavingsthema's. Daarom is er aanvullende projectmatige inzet nodig om de handhavingsvraagstukken, die dankzij de nulmeting zichtbaar zijn geworden, op te lossen. Dit vraagt om bestuurlijke keuzes. In voorliggend document wordt daarom een voorstel gedaan voor een prioritering en een

projectmatige aanpak van de handhavingsvraagstukken. De 'reguliere' vergunningverlenings-, toezichts- en handhavingstaken vallen buiten de scope van deze aanpak.

Daarnaast wordt een algemene handhavingsstrategie voor woonboten en niet-varende bedrijfsvaartuigen beschreven, die aanvullend is op het Handhavingsbeleid Wabo 2e helft 2017 – 2018. Deze handhavingsstrategie is van toepassing op zowel de handhavingsaanpak voor de woonboten uit de nulmeting, als voor de woonboten die buiten deze handhavingsaanpak vallen. Met de eerstvolgende herziening van het Handhavingsbeleid Wabo zal deze handhavingsstrategie voor woonboten worden opgenomen in dit Wabo-beleid.

Omdat de handhavingsvraagstukken en de handhavingsstrategie betrekking hebben op het Wabo-domein en er keuzes worden gemaakt in relatie tot prioritering en sanctionering voor woonboten en niet-varende bedrijfsvaartuigen, worden de keuzes op grond van het Besluit omgevingsrecht vastgelegd in een Wabo-beleidsdocument dat aangeboden wordt aan het college ter vaststelling en aan de raad ter kennisname.

Let op: alhoewel de handhavingsaanpak geldt voor zowel woonboten als niet-varende bedrijfsvaartuigen, wordt in dit document vanwege de leesbaarheid alleen de term woonboten gehanteerd.

Achtergrond

In april en november 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld[1] dat woonboten en bedrijfsvaartuigen die bedoeld zijn om 'ter plaatse te functioneren', aangemerkt moeten worden als bouwwerken en daarmee omgevingsvergunning-plichtig zijn.

Veel van de drijvende bouwwerken voldeden echter niet aan de geldende regelgeving voor bouwwerken en werden door deze uitspraken in feite in één klap illegaal. Ze vielen in Amsterdam onder de werking van de Verordening op het binnenwater 2010 (Vob) terwijl sinds de genoemde uitspraken – naast de Vob – ook de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is. Om dit gevolg van de uitspraak van de Raad van State te repareren is sinds 1 januari 2018 de Wvvw van kracht[2]. Door deze wet is de Wabo gewijzigd.

In de Wabo is nu duidelijker omschreven welke woonboten en bedrijfsvaartuigen wel en welke niet als bouwwerk moeten worden beschouwd. Varende schepen die bestemd zijn en worden gebruikt voor de vaart, zoals sleepboten en passagiersvaartuigen, zijn niet als bouwwerk aangemerkt, en worden in Amsterdam nog steeds beoordeeld in het kader van de Vob. Deze vallen buiten deze handhavingsaanpak.

---

1 ABRvS 16 april 2014 nr. 201306684/1/1A en ABRvS 26 november 2014 nr. 201400518/1/R4.

2 De wijziging van het Bouwbesluit (Stb. 2017, 494) en het inwerkingtredingsbesluit Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Stb. 20174, 495) is 20 december in het Staatsblad gepubliceerd. De wijziging van de Regeling Bouwbesluit (stcrt-2017-73470) is 21 december 2017 de Staatscourant gepubliceerd.

Overgangsrecht
Er is overgangsrecht opgenomen voor (legale) woonboten en bedrijfsvaartuigen die voortaan als bouwwerk te boek staan. Dit overgangsrecht houdt onder andere in een van rechtswege ontstane omgevingsvergunning door gelijkstelling van de geldende ligplaatsvergunning met een omgevingsvergunning. Dat betekent dus dat de ligplaatsvergunning die op 1 januari 2018 geldig was geldt als omgevingsvergunning, inclusief de daarin vermelde afmetingen en overige voorwaarden. Voor de categorie (historische) varende schepen waarop wordt verbleven (wonen, restaurant, museum en dergelijke) is een uitzondering gemaakt in de wetgeving.

Het overgangsrecht geldt dus alleen voor díe woonboten die op 1 januari 2018 beschikten over een geldige ligplaatsvergunning. Er waren op dat moment in Amsterdam ook woonboten zonder geldige ligplaatsvergunning; voor hen geldt geen overgangsrecht.

Het is niet mogelijk dat de gemeente Amsterdam aan eigenaren / bewoners van woonboten een (aparte) omgevingsvergunning voor hun woonboot verleent. Deze omgevingsvergunning bestaat immers al. Er is alleen geen separaat document: de op 1 januari 2018 geldige ligplaatsvergunning voor de woonboot is het bewijs van de omgevingsvergunning. Op verzoek kan de gemeente een kopie verstrekken van de geanonimiseerde ligplaatsvergunning die op 1 januari 2018 geldig was, als een bewijsstuk van de van rechtswege ontstane omgevingsvergunning.

Waarom nu handhaving?
Er is in de nulmeting een aantal (mogelijke) overtredingen in relatie tot woonboten gesignaleerd. De vraag kan gesteld worden waarom deze nooit eerder zijn opgepakt. Hiervoor is een aantal redenen te benoemen:

- In bepaalde gebieden is daadwerkelijk sprake van achterstallig onderhoud in relatie tot handhaving. Echter, handhaving van woonboten is nooit eerder benoemd als een prioriteit (ten opzichte van andere handhavingstaken).

- Met de invoering van de Wvvw vallen de woonboten nu ook onder het regime van de Wabo (het zijn bouwwerken). Omdat in de Wvvw een overgangsbepaling is opgenomen voor de bestaande bouwwerken, heeft er een nulmeting plaatsgevonden waarbij het aantal bouwwerken is geïnventariseerd. Hierbij zijn, als neveneffect, tevens de niet vergunde en bijzondere situaties beter in beeld gekomen.

- Amsterdam is voor bezoekers, ondernemers en (potentiële) bewoners een populaire stad. De druk op de beschikbare ruimte wordt steeds groter. Hierdoor is er toenemende aandacht voor de aanpak van onder andere niet-vergunde woninguitbreidingen en illegaal wonen, zowel op het land als op het water.

- De herstelwerkzaamheden aan kades en bruggen hebben invloed op woonboten die liggen aan of nabij deze kades en bruggen. Het verplaatsen van woonboten in het kader

van het herstel van kades en bruggen moet veilig gebeuren. De aanpak van woonboten die verplaatst moeten worden wordt daarom met prioriteit opgepakt; het betreft immers woonboten waar grote zorgen zijn over constructieve veiligheid. Er vindt in dit kader nauwe afstemming plaats met het Programma Kades en Bruggen.

Waarom een aparte handhavingsaanpak voor woonboten?

In het Amsterdamse Handhavingsbeleid Wabo 2e helft 2017 – 2018 is een strategie voor sanctioneren en gedogen opgenomen. Deze strategie gaat uit van de beginselplicht tot handhaving. Deze beginselplicht komt voort uit jurisprudentie en houdt in dat de gemeente in beginsel verplicht is om zijn bevoegdheid tot handhaving in te zetten. Er mag slechts van handhaving worden afgezien als bijzondere omstandigheden dat rechtvaardigen. Daarvan kan sprake zijn als concreet zicht op legalisatie bestaat. Ook kan van handhavend optreden worden afgezien als het handhavend optreden zodanig onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die concrete situatie behoort te worden afgezien.

In het Handhavingsbeleid Wabo is nu geen prioritering opgenomen voor de handhaving van overtredingen. Dit zou inhouden dat álle in de nulmeting geconstateerde overtredingen voor de woonboten gehandhaafd dienen te worden. De capaciteit van de gemeente is echter beperkt en er moeten keuzen gemaakt worden. Het is daarom wenselijk om aanvullend beleid voor woonboten vast te stellen, die een dergelijke prioriteitstelling voor overtredingen vastlegt. Deze prioritering mag volgens jurisprudentie inhouden dat bij bepaalde *lichte* overtredingen alleen naar aanleiding van een klacht of een verzoek van een belanghebbende wordt beoordeeld of handhavend moet worden opgetreden.

De voorliggende Aanpak *Nulmeting Woonboten* geeft een dergelijke prioriteitstelling voor de handhaving van de in de nulmeting geconstateerde overtredingen. Deze prioriteitstelling is gebaseerd op de ernst van de overtreding, in termen van risico's op het gebied van veiligheid, gezondheid en ordening van de stad. Dit betekent dat ernstige overtredingen (excessen) op basis van de bestuurlijke verantwoordelijkheid en prioriteiten van het college worden geprioriteerd. Een belangrijk deel van de overtredingen wordt pas opgepakt naar aanleiding van een mutatie of een handhavingsmelding of -verzoek van een belanghebbende.

Algemeen handhavingsstrategie

Voor de handhaving van de woonboten is - in aanvulling op voorliggend document - het beleidsdocument Handhavingsbeleid Wabo 2e helft 2017 – 2018 van toepassing In het Handhavingsbeleid Wabo 2e helft 2017 – 2018 is onder andere de sanctiestrategie (inclusief de mogelijkheid een als onder dwangsom op te leggen) opgenomen, alsook hoe om te gaan met handhavingsverzoeken en -meldingen.

Vanwege de specifieke en soms al langer bestaande vraagstukken die spelen bij woonboten en niet varende bedrijfsvaartuigen, en vanwege de samenloop van bouw- en nautische wet- en regelgeving, is recent de behoefte ontstaan aan een aanvullende handhavingsstrategie voor dit type bouwwerken. Deze strategie is opgenomen in hoofdstuk 4 van voorliggend document. Deze handhavingsstrategie geeft een richtlijn voor een doelgerichte afhandeling van de

handhavingsvraagstukken in geval van het ontbreken van de ligplaatsvergunning en/of overtredingen op het gebied van maatvoering in relatie tot planologisch gebruik, welstand en nautische veiligheid.

Twee meetwijzen

In hoofdstuk 4 van voorliggend document is tevens vastgelegd dat **voor de nautische toetsing** van woonboten op grond van de Vob de meetinstructie 'Meten is Weten' wordt gehanteerd. Deze meetinstructie wordt in Amsterdam sinds 2005 gebruikt, maar is nog niet stadsbreed bestuurlijk vastgesteld. Op grond van Artikel 1.2.2 van de Vob kan het College nadere regels stellen omtrent het gebruik van meetmethoden.

Voor de ruimtelijke toetsing van woonboten wordt de meetwijze gehanteerd die is vastgelegd in het Paraplubestemmingsplan Drijvende Bouwwerken en die in 2019 is vastgesteld.

2. Inventarisatie

Bij de nulmeting en de aanvullende inventarisatie is gewerkt met het bestand van circa 2800 zogenaamde BAG-adressen. Dat zijn de officieel in de *Basisregistratie adressen en gebouwen* geregistreerde ligplaatsadressen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen (in principe niet zijnde het vergunde passagiersvervoer te water). Deze 2800 BAG-ligplaatsen zijn bezocht door de waterinspecteurs van stadsdeel Oost. Waar instemming van de eigenaar was, is de woonboot opgemeten.

In de nulmeting stond, naast het onderzoek naar het beschikken over een ligplaatsvergunning, de maatvoering van de woonboten ten opzichte van de ligplaatsvergunning en de bestemmingsplanregels centraal. Bij de start van de nulmeting is door het MT VTH Bouw & Gebruik besloten om in deze inventarisatie de meetinstructie 'Meten is Weten' te hanteren.

In aanvulling op de inventarisatie van de woonboten en bedrijfsvaartuigen op de BAG-adressen zijn tevens diverse locaties geïnventariseerd waar woonboten liggen die geen BAG-registratie kennen. Dit zijn veelal niet vergunde woonboten. Bij de keuzes voor een geschikte handhavingsaanpak zijn deze woonboten immers ook van belang.

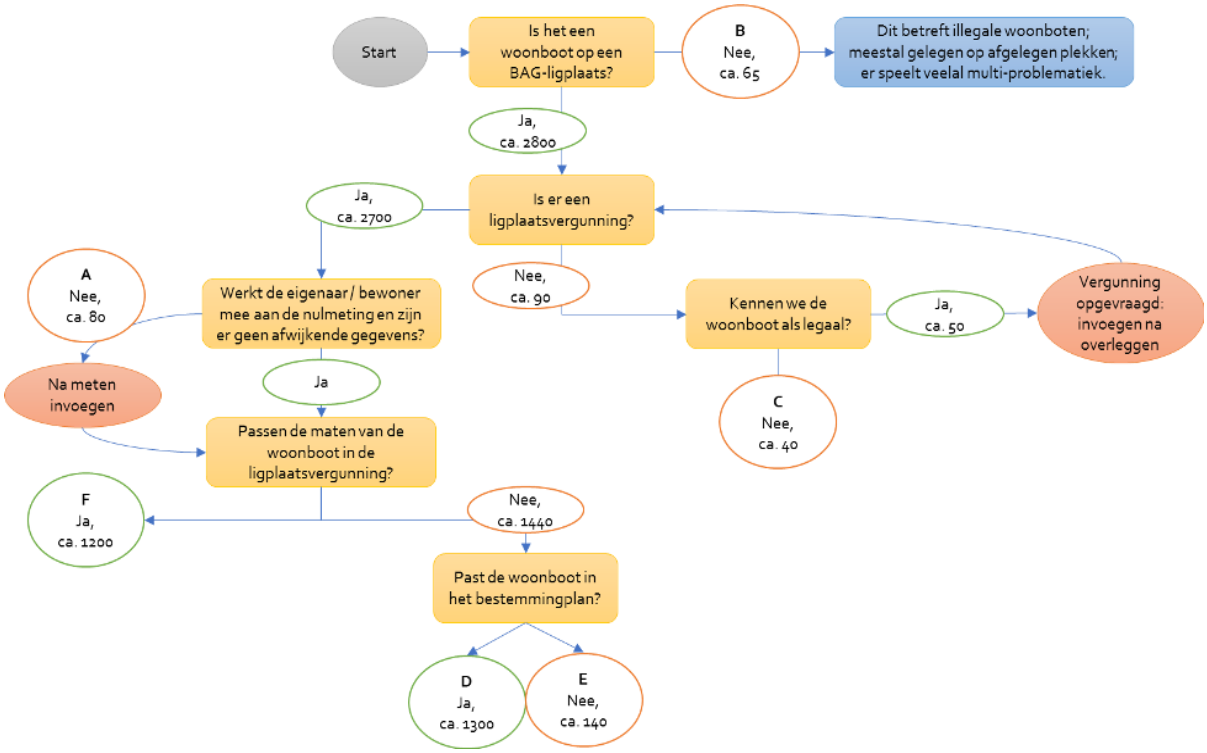
Groepering

Op basis van de resultaten zijn de woonboten verdeeld in verschillende groepen. Voor de indeling in de groepen zijn met name de ligplaatsvergunning en het bestemmingsplan als 'criterium' gebruikt. Dit is gedaan om beredeneerde keuzes te kunnen maken over welke niet vergunde woonboten met voorrang kunnen worden aangepakt. Hierna worden die groepen beschreven (zie onderstaand figuur op de volgende pagina).

De aantallen zijn in afgeronde getallen aangegeven en hebben de peildatum 1 januari 2020. Dit overzicht geeft een globaal beeld. De totalen kloppen bij optelling niet precies, omdat een aantal gegevens ontbreekt. Deze woonboten zijn bijvoorbeeld met een aanduiding 'onbekend' of 'lege ligplaats' aangeduid. Voor een helder overzicht zijn deze hier weggelaten.

De groepen zijn:

- *Groep A: geen medewerking of afwijkende gegevens*
  Er zijn circa 35 woonboten op een BAG-ligplaats die niet opgemeten zijn vanwege gebrek aan medewerking.



Voor circa 45 BAG-adressen worden gegevens nog nader aangevuld. Een belangrijk deel van dat aantal betreft groepen boten die in bijzonder omstandigheden verkeren, zoals waterpercelen in West die door Haven Amsterdam worden verhuurd en historische woonboten in de Museumhaven.

- *Groep B: niet-BAG ligplaatsen.*
  Op de openbare wateren binnen de Gemeente Amsterdam zijn buiten de 2800 woonboten op een geregistreerde BAG-ligplaats nog ongeveer 65 boten zonder een BAG-ligplaats aangetroffen, waarvan een redelijk vermoeden bestaat van illegale bewoning. Deze woonboten hebben geen ligplaatsvergunning en geen huisnummerbeschikking. Ook ontbreken veelal de reguliere nutsvoorzieningen (gas, licht, water, riolering). Deze locaties zijn vastgelegd, maar er zijn geen opmetingen gedaan door de waterinspecteurs.

- *Groep C: BAG-ligplaatsen en geen ligplaatsvergunning*
  De meeste woonboten hebben een ligplaatsvergunning. Er zijn in eerste instantie ongeveer 2700 (verwijzingen naar) ligplaatsvergunningen aangetroffen in de dossiers. De groep woonboten zonder ligplaatsvergunning is te verdelen in twee subgroepen.

  Er is een subgroep van ongeveer 50 woonboten waarvan het sterke vermoeden is dat zij met toestemming aanwezig zijn, maar waarvan de ligplaatsvergunning of de verwijzing daarnaar niet is aangetroffen. In een aantal gevallen is het nodig deze bewoners een

nieuwe vergunning (zo mogelijk ambtshalve) te verstrekken. Deze groep wordt reeds opgepakt en valt daarmee buiten het project.

Er is daarnaast een subgroep woonboten van ongeveer 40 woonboten die geen ligplaatsvergunning heeft, waarvan aangenomen kan worden dat ze zonder vergunning en dus illegaal een ligplaats innemen. Groep C focust zich op deze subgroep.

- *Groep D: maten woonboot zijn groter dan in de ligplaatsvergunning staan, maar woonboten voldoen met grote waarschijnlijkheid wel aan de voorwaarden van het bestemmingsplan.*
  De metingen van de BAG- woonboteninventarisatie zijn gelegd naast de maten die zijn opgenomen in de ligplaatsvergunningen en de ontheffingen. Ongeveer 1440 woonboten zijn qua lengte en/of breedte en/of hoogte meer dan 10 cm groter dan op hun ligplaatsvergunning vermeld staat.

  Daarnaast zijn de metingen vergeleken met de toegestane maten in de betreffende bestemmingsplannen, dan wel met andere regels in het bestemmingsplan die iets zeggen over de 'passendheid' van de betreffende woonboot. Er kan bijvoorbeeld in het bestemmingsplan zijn opgenomen dat ergens alleen varende woonschepen mogen liggen. Een type woonark is dan 'niet-passend'. Ongeveer 1300 woonboten passen niet in de ligplaatsvergunning, maar wel in de algemene bestemmingsplanvoorwaarden van het bestemmingsplan waarin ze liggen.

  Voor met name deze groep woonboten geldt dat in nogal wat gevallen in de ligplaatsvergunning maten zijn opgenomen zonder vermelding van de *extra voorzieningen en scheepsdetails.* Dit is in afwijking van de meetinstructie 'Meten is Weten'. In hoofdstuk 4 is vastgelegd hoe met deze situatie wordt omgegaan.

- *Groep E: maten woonboot zijn groter dan in ligplaatsvergunning staan én woonboot voldoet met grote waarschijnlijkheid niet aan de voorwaarden van het bestemmingsplan.*
  Ongeveer 140 woonboten passen niet in de ligplaatsvergunning en passen naar verwachting ook niet in de bestemmingsplanvoorwaarden.

- *Groep F: legale boten zonder maatvoeringsproblemen*
  Er zijn circa 1200 woonboten op een BAG-ligplaats, met een ligplaatsvergunning, waarvan de maten van de woonboot passen in de ligplaatsvergunning en het bestemmingsplan.

Geconcludeerd kan worden dat bij ca. 1.625 woonboten een kleinere of groter afwijking geconstateerd is, waarvan een belangrijk deel voor legalisatie in aanmerking komt.

Lege waterpercelen

Er zijn lege (water)percelen aangetroffen. Soms zijn dat wegbestemde voormalige ligplaatsen, soms zijn het bestaande ligplaatsen waar om één of ander reden op dit moment geen woonboot aanwezig is, bijvoorbeeld een wissellocatie voor het tijdelijk neerleggen van woonboten. De ligplaatsen binnen deze groep zijn beoordeeld op geschiktheid als wissellocatie of als vervangende

ligplaats voor woonboten die elders weg moeten. Op dit moment levert dat een bestand van ongeveer 30 ligplaatsen op, waarop dus gewisseld en verplaatst kan worden. Er resten dan nog ongeveer 110 waterpercelen die ten onrechte een BAG-registratie als woonbootligplaats hebben. In overleg met Basisinformatie worden deze registraties afgevoerd uit het bestand. Deze actie is nagenoeg afgerond.

Deze groep ligplaatsen is niet relevant voor de handhavingsaanpak, maar de 30 ligplaatsen die voor (tijdelijk) verplaatsen gebruikt kunnen worden zijn van groot belang voor de uitvoering van het woonbotenbeleid van de stad. Het geeft flexibiliteit en maakt maatwerkoplossingen mogelijk.

3. Probleemanalyse en prioriteitstelling

In het vorige hoofdstuk is beschreven dat uit de inventarisatie verschillende overtredingen naar voren zijn komen. Het aantal afwijkingen van de maatvoering in de ligplaatsvergunning is onverwacht groot. Voor een belangrijk deel passen deze woonboten wel binnen de maten van de bestemmingsplannen. Ook is er nog een kleiner deel van de woonboten dat niet aan de bestemmingsplanvoorwaarden voldoet. De situatie ter plaatse bepaalt of een afwijking als een groot of een kleiner probleem gezien moet worden. Uit eerste dossieronderzoek en gesprekken met betrokkenen blijkt overigens dat de afwijkingen niet altijd (bewust) door de bewoners zijn veroorzaakt.

Voordat een handhavingsaanpak gemaakt kan worden is het van belang om de ernst van de overtredingen te beoordelen. Om deze reden zijn de groepen nader geanalyseerd. Daarnaast is – vanuit een bestuurlijke en ambtelijke behoefte – gekeken naar een integrale benadering, waarbij aanvullende handhavingsaspecten bekeken worden. Tot slot wordt een voorstel gedaan voor de prioriteitstelling voor de handhaving.

Probleemanalyse nulmeting

Voor de nulmeting zijn de resultaten van de probleemanalyse als volgt.

- *Groep A: geen medewerking of afwijkende gegevens*
  Er zijn ongeveer 35 woonboten die ook na herhaaldelijk verzoek geen medewerking hebben gegeven aan de inventarisatie. Van deze vaartuigen is wel een ligplaatsvergunning bekend, maar deze kan niet vergeleken worden met de feitelijke maatvoering. De feitelijke maten van de woonboot kunnen ook niet vergeleken worden met de maatvoering in het bestemmingsplan.

  In het kader van de rechtsgelijkheid en de positie van de gemeente als handhavende instantie behoren burgers medewerking te verlenen aan het toezicht van de gemeente. Het doel van de nulmeting was niet het uitvoeren van toezicht, maar een inventarisatie van de bestaande bouwwerken die onder het overgangsrecht van de Wvvw zouden vallen.

  Onderzocht wordt of er voldoende juridische redenen zijn om een gemeentelijke machtiging te verstrekken om de woonboot te betreden (in de zin van 'aan dek gaan'). Voor de opmetingen hoeven de inspecteurs niet in de woning zelf te zijn. Dit gebeurt namelijk aan de buitenkant van de woonboot. Na inspectie kunnen de betreffende woonboten ingedeeld worden in één van de andere groepen.

Voor circa 45 BAG-adressen worden gegevens nog nader aangevuld. Hierna kunnen de betreffende woonboten ingedeeld worden in één van de andere groepen.

- *Groep B: niet-BAG ligplaatsen*
  Er zijn ongeveer 65 woonboten aangetroffen die zonder vergunning een ligplaats hebben ingenomen op een plek die geen BAG-ligplaats is. Van deze woonboten is weinig bekend. Het gaat veelal om locaties aan de randen van de stad. De bewoning is zeer divers. Het vermoeden bestaat dat een deel van deze bewoners met sociale en/of financiële problemen kampen. Ook bestaat het vermoeden dat op een deel van deze woonboten commerciële/toeristische verhuur plaatsvindt.

  Daarbij wordt opgemerkt dat ingeval van sociale problematiek een multidisciplinaire aanpak gewenst is, waarbij het voortouw niet per definitie genomen wordt door Handhaving Bouw & Gebruik, maar mogelijk juist vanuit sociale partners. Het is hierbij niet mogelijk op voorhand één dienst of afdeling als eerstverantwoordelijke te noemen. Amsterdam kent immers verschillende aanpakken zoals Overlastgevende Multiprobleemgezinnen, aanpak Zorg en overlast, Hygiënisch Woningtoezicht en Aanpak huisvesting kwetsbare groepen. Dit betekent dat - vanuit de regierol van Handhaving Bouw & Gebruik - waar nodig wordt opgeschaald en/of een zaak wordt overdragen naar de meest geschikte instantie. Een dergelijke aanpak heeft als resultaat dat onveilige situaties worden voorkomen en eventuele ernstige sociale problematiek in beeld komt en kan worden opgelost.

- *Groep C: BAG-ligplaatsen en geen ligplaatsvergunning*
  Er is een groep van ongeveer 40 woonboten op BAG-geregistreerde locaties zonder ligplaatsvergunning. Voor een gedeelte daarvan speelt een juridisch geschil met de gemeente, waarbij de uitkomst nog ongewis is. Het is in Amsterdam verboden zonder vergunning ligplaats in te nemen met een woonboot. Dit is de basisregel voor woonboten.

- *Groep D: maten woonboot zijn groter dan in de ligplaatsvergunning staan, maar woonboten voldoen met grote waarschijnlijkheid wel aan de voorwaarden van het bestemmingsplan.*
  Een grote groep van circa 1300 woonboten is groter dan op de ligplaatsvergunning is vermeld. De oorzaken lopen uiteen van administratieve slordigheden, incorrecte maatvermelding in de ligplaatsvergunning tot niet-vergunde verbouwing. De afwijking is van 11 cm tot meerdere meters. Tot en met 10 cm afwijking is als meetonnauwkeurigheid beschouwd. Elk meetinstrument en meetwijze heeft namelijk een meetonnauwkeurigheid.

  Een belangrijk deel van deze groep woonboten past met grote waarschijnlijkheid wel binnen de bepalingen van het bestemmingsplan dat geldt op de locatie waar ze liggen afgemeerd[3]. Er is geconstateerd dat er een strijdigheid is in de ligplaatsvergunning ten

[3] Als voorbeeld het volgende. In het bestemmingsplan Water in het Centrum zijn geen maten opgenomen, maar er ligt wel een beleidsdocument met maten aan het plan ten grondslag (Bootrichtlijnen 2014). In de Bootrichtlijnen

opzichte van de maatvoering, maar die lijkt in veel gevallen legaliseerbaar. De handhaving is gericht op het beëindigen van de overtreding.

Een deel van groep D is te duiden als maatvoeringsexces; we houden rekening met 10% van het aantal woonboten in deze groep (130 maatvoeringsexcessen). Maatvoeringsexcessen zijn woonboten die qua maatvoering tot ernstige overtredingen van nautisch regelgeving (doorvaartprofielen) of bestemmingsplan leiden. Er is op voorhand geen vaste norm te stellen voor wat een maatvoeringsexces is; dit is mede afhankelijk van het gebied waarin een woonboot ligt.

- *Groep E: maten woonboot zijn groter dan in ligplaatsvergunning staan én woonboot voldoet met grote waarschijnlijkheid niet aan de voorwaarden van het bestemmingsplan.*
  De circa 140 woonboten binnen deze groep zijn groter dan op de ligplaatsvergunning en wijken ook af van de bestemmingsplanvoorwaarden. De afwijking is groter en de aanpak van deze groep heeft een hogere prioriteit dan groep D. Ook hier wordt de handhaving uitgevoerd met de intentie de overtreding te beëindigen. Handhaving van deze boten leidt tot meer ruimte op de het water. Dit is ruimte die ingezet kan worden voor veiligheid (meer afstand tussen boten), meer zicht op het water, het oplossen van nautische knelpunten en flexibiliteit bij noodzakelijk kade- en oeverherstel.

  Een deel van groep E is te duiden als maatvoeringsexces; we houden rekening met 50% van het aantal woonboten in deze groep (70 maatvoeringsexcessen).

Integrale benadering

Tijdens de nulmeting en aanvullende inventarisatie is geen volledige opname gedaan van een woonboot en zijn omgeving. Dit betekent dat naar aanleiding van de nulmeting handhaving plaats kan vinden op grond van enerzijds ontbreken ligplaatsvergunning en anderzijds maatvoering in relatie tot planologisch gebruik, ordening, welstand en constructieve veiligheid. Legalisatie betekent echter niet dat de eigenaar/gebruiker er dan vanuit kan gaan dat de woonboot volledig voldoet aan álle relevante wetgeving. Er kunnen ook andere *al dan niet ernstige* handhavingsgronden zijn bij woonboten, zoals strijdigheid ten aanzien van onderwaterprofiel, het gebruik, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart.

In overleg met het MT VTH Bouw & Gebruik en Wonen is daarom gekozen voor een integrale handhavingsaanpak voor de woonboten uit de nulmeting. De scope wordt daarom verbreed met de volgende handhavingsaspecten:

- Welstandsexcessen

zijn algemene maten voor diverse typen boten aangegeven, maar daarbij is een groot scala aan uitzonderingsregels opgenomen. Die maken het mogelijk dat een woonboot groter is dan de algemeen toegestane maat, bijvoorbeeld omdat de woonboot historisch is. Dit vraagt een dermate gedetailleerde en gespecialiseerde studie per woonboot dat het in deze inventarisatie niet kon worden meegenomen. De beoordeling of woonboten in Centrum ook daadwerkelijk passen binnen het bestemmingsplan, zal worden gedaan op het moment dat een individuele woonboot in het kader van de handhavingsaanpak behandeld wordt.

- Zorgplicht (Woningwet 1a)
- Illegaal wonen / hotels
- Illegale bouwsels op de kade.

Deze vier aanvullende handhavingsaspecten vragen in voorkomende gevallen om een aanvullende beoordeling van de woonboten uit de nulmeting of een specifieke interventie bij overtredingen. Hierbij geldt het volgende.

- *Welstand*
  In 2018 is de nota Welstand op het water vastgesteld door de gemeenteraad, met strengere eisen voor bestaande boten. Dit geeft mogelijk een aanvullende handhavingsopgave. Echter, voor de bestaande boten, die eerder al voldeden aan de voorschriften, zal de handhavingslast niet toenemen. De excessenregeling is wel nieuw en komt voort uit de gelijkstelling met het bouwen op het land, maar omdat deze alleen in buitensporige gevallen zal worden gehanteerd is de verwachting dat het per definitie niet om veel gevallen zal gaan.

  Actieve opsporing van welstandsexcessen ligt niet in lijn met de bedoeling van de nieuwe wetgeving (Wvvw). Vanwege de nieuwe welstandsnota en het gegeven dat er welstandsexcessen zijn wordt hier echter wel voor gekozen. Welstand wordt meegenomen in het legalisatieonderzoek bij handhaving van woonboten die geprioriteerd worden opgepakt. Voor de overige woonboten is een aanvullend bureauonderzoek uitgevoerd, mede op basis van de tijdens de nulmeting gemaakte foto's. De excessen zijn in beeld en kunnen met voorrang worden aangepakt. Er wordt uitgegaan van circa 50 welstandsexcessen. Deze worden binnen de handhavingsaanpak opgepakt.

- *Zorgplicht (Woningwet 1a)*
  De focus voor de zorgplicht wordt gelegd op het aspect veiligheid. Overtredingen voor zorgplicht zijn op grond van de initiële inspectie niet altijd te zien. Vanwege de mogelijke risico's heeft er reeds aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Er zijn circa 65 ernstige veiligheidsproblemen in beeld die binnen de handhavingsaanpak worden opgepakt.

- *Illegaal wonen / hotels*
  Handhaving van illegale hotels is een stedelijke prioriteit. Overtredingen zijn op grond van de initiële inspectie niet altijd te zien. Deze handhavingsaspecten vragen daarom om een aanvullende (buiten- én binnenwaartse) inspectie. Deze aanvullende inspectie zal 5.1.2.e uitgevoerd worden op het moment dat er, bijvoorbeeld naar aanleiding van een inspectie aan de buitenzijde of naar aanleiding van meldingen, sterke aanwijzingen zijn van een mogelijk illegaal hotel.

  Illegaal wonen / hotels wordt meegenomen in het legalisatieonderzoek bij handhaving van woonboten die geprioriteerd worden opgepakt. Voor de overige woonboten wordt een aanvullend bureauonderzoek uitgevoerd, mede op basis van de tijdens de nulmeting

gemaakte foto's. De verwachting is dat er circa 250 excessen op dit gebied worden aangetroffen. Deze worden doorgegeven via Zoeklicht aan Wonen. Wonen heeft een doelgericht projectteam ingericht voor handhaving van dergelijke situaties.

- *Illegale bouwsels op de kade.*
  Ook actieve opsporing van illegale bouwsels (schuurtjes, schuttingen, etc.) op de kade ligt niet in lijn met de bedoeling van de nieuwe wetgeving (Wvvw). Echter, in het kader van integrale handhaving wordt dit aspect wel meegenomen.

  In het legalisatieonderzoek bij handhaving van woonboten die geprioriteerd worden opgepakt wordt tevens gekeken naar niet-vergunde bouwsels op de kade. De verwachting is dat er circa 100 excessen zijn. Deze worden binnen de handhavingsaanpak opgepakt.

  Indien bij de overige woonboten een illegaal bouwsel wordt gesignaleerd, worden deze door middel van een constateringrapport doorgegeven aan de teams Toezicht en Handhaving Bouwen en gebruik van de stadsdelen.

Bepalen excessen
Voor alle typen excessen geldt dat op casusniveau beoordeeld wordt of er sprake is van een overtreding die als exces aan te merken is, mede op basis van waarnemingen ter plaatse.

Bij het bepalen van de maatvoeringexcessen zijn meerdere factoren van belang. Naast de maatvoering (hoogte, breedte, lengte) spelen ook de locatiekenmerken (ruimtelijk en nautisch), de aanwezigheid van extra voorzieningen en scheepsdetails, het historisch perspectief en de correctheid van maten in de ligplaatsvergunning een rol. Het gevolg hiervan is dat er geen 'zwart-wit' criterium (zoals een percentage) gehanteerd kan worden om te bepalen of een woonboot een exces is en het aantal excessen op voorhand niet bekend is.

Prioriteitstelling

De zes groepen zijn beoordeeld op de ernst van de overtreding en de mate waarop grip op de situatie wenselijk is. Dit laatste legt de focus op situaties waarin ontwikkelingen spelen (denk aan kaderenovatie), op situaties die 'echt' illegaal zijn en op situaties waarin gevaar en/of problematiek op sociaal gebied speelt. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen drie niveaus voor de prioriteiten, conform het Handhavingsbeleid Wabo 2e helft 2017-2018: hoog, gemiddeld en laag. Deze groepen, prioriteiten en aanpak voor de hoge prioriteiten zijn weergegeven in de tabel op de volgende pagina.

Daarbij geldt dat in elk van de zes groepen excessen ten aanzien van maatvoering, welstand, zorgplicht (Woningwet 1a), illegaal wonen / hotels en illegale bouwsels op de kade aanwezig kunnen zijn. Gevallen waarbij sprake is van excessen krijgen voorrang. Deze situaties zijn in de prioritering apart geduid.

Groep	Soort overtreding	Aantal (circa)	Prioriteit	Aanpak hoge prioriteit
A	Geen medewerking aan inventarisatie op een BAG-ligplaats of nog nader uit te zoeken i.v.m. afwijkende gegevens	80	**Excessen = hoog** Andere gevallen = afhankelijk van resultaten onderzoek	Onderzoek of medewerking alsnog kan worden verkregen of onderzoek nadere gegevens; vervolgens indelen in andere groepen.
B	Woonboten op locaties zonder BAG-registratie en zonder ligplaatsvergunning	65	**ILLEGAAL = hoog**	Handhaving in nauwe samenwerking (waar nodig volgend op) aanpak eventuele sociale problematiek.
C	Woonboten zonder ligplaatsvergunning en niet passend in het bestemmingsplan	40	**ILLEGAAL = hoog**	Handhaving gericht op vertrek uit Amsterdam.
D	Woonboten waarvan maatvoering niet past in de ligplaatsvergunning maar met grote waarschijnlijkheid wel in bestemmingsplan	1300	**Excessen = hoog** Andere gevallen = laag	Handhaving met de intentie tot legalisatie / beëindiging van de overtreding.
E	Woonboten die niet passen in ligplaatsvergunning en met grote waarschijnlijkheid niet in bestemmingsplan	140	**Excessen = hoog** Andere gevallen = gemiddeld	Handhaving met de intentie tot legalisatie / beëindiging van de overtreding.
F	Overige woonboten (legaal en zonder maatvoering problemen) en lege waterpercelen	1200	**Excessen = hoog** Andere gevallen n.v.t.	Handhaving met de intentie tot legalisatie / beëindiging van de overtreding.
Totaal		**2800**		

Meewegen handhavingsmeldingen en -verzoeken
Handhavingsmeldingen en -verzoeken die vóór het project zijn ontvangen wegen mee in de prioriteitstelling indien deze veiligheids- of gezondheidsrisico's betreffen. Dit heeft als doel de prioriteitstelling zo objectief mogelijk uit te kunnen voeren, maar tegelijkertijd ook rekening te kunnen houden met mogelijke ernstige risico's.

4. Handhavingsstrategie woonboten

Inleiding

Vanwege de specifieke en soms al langer bestaande vraagstukken die spelen bij woonboten en niet varende bedrijfsvaartuigen, en vanwege de samenloop van bouw- en nautische wet- en regelgeving, bestaat de behoefte aan een handhavingsstrategie voor dit type bouwwerken. Deze strategie geeft een richtlijn voor een doelgerichte afhandeling van de handhavingsvraagstukken in geval van het ontbreken van de ligplaatsvergunning en/of overtredingen op het gebied van maatvoering in relatie tot planologisch gebruik, welstand en nautische veiligheid. Deze handhavingsstrategie is *aanvullend* op het Handhavingsbeleid Wabo 2017-2018 van de gemeente Amsterdam en is van toepassing op alle woonboten en niet-varende bedrijfsvaartuigen.

Kaders

Een niet-limitatieve opsomming van de te gebruiken kaders voor woonboten is:

- Overgangsrecht Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Wvvw) (bestaande Vob-vergunning voor ligplaatsen of vervanging/verbouwing).
- Bouwbesluit 2012 (technische eisen).
- Woningwet (zorgplicht artikel 1A).
- Wet basisregistratie adressen en gebouwen / Verordening Basisinformatie 2018.
- Dienstenrichtlijn (bij verhuur, in relatie tot lopende rechtszaak hieromtrent).
- Bestemmingsplannen (let op: voor nieuwe woonboten is géén kruimelgevallenregeling).
- Paraplubestemmingsplan Drijvende bouwwerken
- Nota Welstand op het Water.
- Woonbotenbeleid van stadsdelen waarvan de geldigheid is verlengd door B&W in december 2017.
- Verordening op het binnenwater 2010 (inclusief anti-hop beding).
- Beleidslijn gemeente Amsterdam voor de omgevingsvergunning (bouwactiviteit) in het kader van de Wet Bibob
- Beleidslijn gemeente Amsterdam voor vastgoedtransacties in het kader van de Wet Bibob.
- Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam 2008.
- Onderwaterprofielen.
- Keur.
- Hoogwaterbemalingsgebied.
- Herontwikkelings- en transformatieplannen.

N.B. Het gedoogkader woonboten uit 2015-2017 is geëindigd bij de inwerkingtreding van de Wvvw per 1 januari 2018

Meetwijzen

Bij de handhaving worden twee verschillende meetwijzen gehanteerd.

Nautische toetsing
Voor de nautische toetsing van woonboten op grond van de Vob wordt de meetinstructie 'Meten is Weten' gehanteerd. Deze meetinstructie is staande praktijk en wordt al sinds 2005 gebruikt voor de ligplaatsvergunningen voor woonboten.

De meetinstructie 'Meten is Weten' is opgesteld door het projectbureau Wonen op het water. Dit projectbureau is in 2002 in opdracht van de toenmalige wethouder Waterbeheer van start gegaan. Het doel hiervan was het oplossen van een aantal langlopende knelpunten met betrekking tot de Amsterdamse woonboten. Alle stadsdelen hebben actief deelgenomen aan de diverse werkgroepen geïnitieerd door het projectbureau. Dit heeft geleid tot de zogenaamde *gereedschapskist*, die door de stuurgroep 'Wonen op het water' is vastgesteld en aangeboden aan de stadsdelen. De meetinstructie maakt onderdeel uit van deze gereedschapskist.

In de meetinstructie 'Meten is Weten' staan instructies over hoe te meten en vervolgens te omschrijven welke 'extra voorzieningen en scheepsdetails' zijn geconstateerd en hoe deze zijn bevestigd, zoals inklapbare stuurhutten, demontabele loopranden, boegsprieten, antennes en schoorstenen. Afhankelijk van het type voorziening of scheepsdetail en of het de lengte, breedte of hoogte van de woonboot betreft, worden deze voorzieningen of scheepsdetails wel of niet meegenomen in de maatvoering en / of apart genoteerd op de ligplaatsvergunning.

De meetinstructie 'Meten is Weten' is gehanteerd tijdens de nulmeting en voor het bepalen van de afwijkingen ten opzichte van het bestemmingsplan. Dit betekent dat alles wat aard- en nagelvast zit aan de woonboot meegenomen is, inclusief extra voorzieningen en scheepsdetails.

Ruimtelijke toetsing
Voor de ruimtelijke toetsing van woonboten wordt op grond van het Paraplubestemmingsplan Drijvende Bouwwerken een meetwijze gehanteerd die licht afwijkt van de meetinstructie 'Meten is Weten'.

De hierboven genoemde extra voorzieningen en scheepsdetails zijn voor de ruimtelijke toetsing niet altijd van belang. Past een woonboot op grond van de nulmeting in het bestemmingsplan, dan zal dat over het algemeen zeker ook gelden indien de woonboot volgens de wijze van meten uit het bestemmingsplan was gemeten. Het paraplubestemmingsplan is beleidsarm. Dat wil zeggen dat de hierin opgenomen wijze van meten uitsluitend geldt als in moederplannen geen wijze van meten is vermeld.

Verschillen tussen de meetwijzen
Er zit een klein verschil tussen de twee meetwijzen. Dit betreft de meting van de hoogte: voor ruimtelijke toetsing wordt gemeten vanaf het waterpeil en voor nautische toetsing vanaf de

kruiplijn. Het verschil in meetmethodiek is logisch en onvermijdelijk. Vanuit ruimtelijk perspectief is het van belang te beoordelen op basis van het ruimtelijk effect van de contouren van een woonboot (volume en zichtlijnen). Nautisch is het essentieel om te weten of een woonboot engtes en bruggen kan passeren. Zodoende kunnen er met name ten aanzien van de hoogte verschillen ontstaan.

Constatering van een afwijking
In het verleden is bij het toetsen van een aanvraag voor een Vob-vergunning over het algemeen de meetinstructie 'Meten is Weten' gehanteerd. In de praktijk blijkt overigens dat er niet altijd consequent gemeten is na een gereedmelding. In dergelijke gevallen werden de maten zoals opgegeven in de aanvraag voor de ligplaatsvergunning één-op-één vermeld in de ligplaatsvergunning.

Voor het constateren van de afwijking is in dit kader het volgende van belang. Voor de maximale maatvoering wordt de volgende systematiek in het paraplubestemmingsplan gehanteerd:

1) Voor de maximaal toegestane hoogte, lengte en breedte verwijst het parapluplan naar de maatvoering zoals die in het moederplan is vastgelegd.
2) Als in het moederplan geen maatvoering in de regels is vastgelegd, maar de waterbeleidsregels gelden waarin maatvoering staan, dan gelden die maatvoeringen in de waterbeleidsregels.
3) Indien er ook geen waterbeleidsregels van kracht zijn op een woonboot, dan moet van de bestaande (legale uit de vergunning) maten worden uitgegaan.

Voor woonboten die al in een toekomstig plangebied lagen zijn over het algemeen in het overgangsrecht van het betreffende bestemmingsplan opgenomen.

Meetwijzen in de bijlage
Voor de volledigheid zijn beide meetwijzen in de bijlage integraal opgenomen. Ook is in deze bijlage een lijst opgenomen met de typen extra voorzieningen en scheepsdetails en de voorwaarden waaraan deze elementen dienen te voldoen.

Strategie voor woonboten

Er zijn voor elke woonboot verschillende strategieën mogelijk. Deze worden hieronder beschreven.

A. Strategie voor de volgende situaties:
- De woonboot heeft geen ligplaatsvergunning, of
- De woonboot heeft een ligplaatsvergunning, maar de feitelijke maatvoering komt niet overeen met de maatvoering die is vermeld in de ligplaatsvergunning en/of deze past niet in het bestemmingsplan.

Er wordt een legalisatieonderzoek uitgevoerd op grond van de hierboven genoemde kaders en met toepassing van de relevante meetwijzen. Een hercontrole maakt onderdeel uit van het legalisatieonderzoek.
Er zijn nu verschillende situaties mogelijk:

a. De door de stadsdelen ter beschikking gestelde ligplaatsvergunningen zijn in de nulmeting onderzocht. Hierbij is geconstateerd dat in voorkomende gevallen een incorrecte maatvoering is opgenomen, veelal omdat de extra voorzieningen en scheepsdetails niet zijn vermeld.

   Indien er alleen sprake is van een incorrecte aanduiding van de maten in de ligplaatsvergunning, dan is er voor wat betreft de nautische aspecten geen overtreding en wordt de ligplaatsvergunning al dan niet ambtshalve aangepast, met aanduiding van eventuele extra voorzieningen en / of scheepsdetails.

   Er wordt tevens gecontroleerd of er tekeningen aanwezig zijn van de oorspronkelijke aanvraag. Indien de woonboot niet afwijkt van de tekeningen, dan is er tevens geen sprake van een overtreding op grond van de Wabo. Indien de woonboot afwijkt van de tekeningen, of als er geen tekeningen zijn, kan er sprake zijn van bouwen in afwijking van de vergunning. Indien dit het geval blijkt te zijn, dan wordt in overleg met de eigenaar/gebruiker gezocht naar een maatwerkoplossing. In een dergelijk geval wordt de geconstateerde situatie en de gekozen maatwerkoplossing schriftelijk vastgelegd.

   Overigens komt het vaak voor dat er zich geen tekeningen bevinden in het dossier. Ook in dat geval kan er worden beoordeeld of de woonboot in overeenstemming met de vergunning is uitgevoerd of dat er afwijkingen zijn. Hiervoor kunnen andere bronnen worden gebruikt, zoals de vergunningstekst in combinatie met luchtfoto's, buurtonderzoek en andere informatie van de gemeente en ketenpartners zoals Waternet. Deze situaties worden voorts besproken in het Stedelijk Waterberaad. Wanneer ook dit geen uitsluitsel geeft, zullen we via de VTH-afdelingsmanager van het stadsdeel in overleg treden met het lokale bestuur om de specifieke situatie te bespreken.

b. De situatie is legaliseerbaar, dat wil zeggen dat de feitelijke situatie voldoet aan het bestemmingsplan en/of de gemeente wil meewerken aan een afwijking van het bestemmingsplan. Ook voldoet de woonboot (eventueel na aanpassing) aan de overige kaders.

   Er wordt een constateringsbrief verzonden met daarin het verzoek om de situatie te legaliseren. Deze legalisatie kan in de regel op twee manieren plaatsvinden: aanvragen van de juiste vergunning of door het aanpassen van de woonboot (voor zover relevant). Indien geen gehoor wordt gegeven aan dit verzoek, vindt handhaving plaats.

c. De situatie is niet legaliseerbaar, omdat deze niet voldoet aan de eisen van de nautisch vaarwegbeheerder. De situatie voldoet echter wel aan de overige eisen.

Omdat de situatie (mogelijk) al enige tijd bestaat, wordt in dit geval in overleg met de eigenaar/gebruiker gezocht naar een maatwerkoplossing. De eisen van de nautisch vaarwegbeheerder betreffen veelal het doorvaartprofiel; dergelijke woonboten mogen in principe afwijkend liggen tot de situatie verandert. In een dergelijk geval wordt de geconstateerde situatie en de gekozen maatwerkoplossing schriftelijk vastgelegd.

d. Alle overige gevallen waarin de situatie niet legaliseerbaar is.

   In dit geval vindt handhaving plaats: aanpassen van de woonboot of verplaatsen of verwijderen van de woonboot. Omdat de situatie al enige tijd bestaat wordt een juiste en voldoende motivering opgesteld.

In het beperkt aantal gevallen waarin legalisatie niet mogelijk is (situatie 3 en 4), zullen we via de afdelingsmanager VTH van het stadsdeel in overleg treden met de gebiedsmanager en het lokale bestuur om de specifieke situatie te bespreken.

In bovenstaande situaties wordt de woonbooteigenaar waar mogelijk gefaciliteerd. De gemeente geeft daarbij duidelijkheid over:

- de te ondernemen stappen (handleiding);
- de aan te vragen vergunningen en in te dienen gegevens;
- de leges.

B. Strategie indien de ligplaatsvergunning zoek is. Deze strategie wordt gebruikt indien er een woonboot is waarvoor we een sterk vermoeden hebben dat er een ligplaatsvergunning is afgegeven. We kunnen die echter niet vinden en de bewoner reageert niet op onze oproep een kopie te sturen.

We houden het uitgangspunt aan dat er geen ligplaatsvergunning is. Zie verder strategie A.

C. Strategie bij afwijkingen ten opzichte van het aanduidingsvlak. Deze strategie wordt gebruikt in de volgende gevallen:

- In het bestemmingsplan is alleen een aanduidingsvlak vermeld, en geen maatvoering. De woonboot heeft een ligplaatsvergunning en de maatvoering komt overeen met de ligplaatsvergunning. De woonboot ligt afgemeerd buiten dit aanduidingsvlak.
- In het bestemmingsplan is een aanduidingsvlak met een maximum aantal ligplaatsen vermeld. Op de betreffende locatie ligt een aantal woonboten die allen beschikken over een ligplaatsvergunning. De maatvoeringen komen overeen met de ligplaatsvergunningen. Het aantal woonboten dat is afgemeerd in dit aanduidingsvlak is groter dan toegestaan.

Er zijn twee mogelijkheden:

- Indien de ligplaats(en) is/zijn vergund voordat het bestemmingsplan is opgesteld, dan had deze situatie meegenomen moeten worden in het bestemmingsplan.

  De oplossing is gelegen in het aanpassen van het bestemmingsplan. In dit geval moet het aanduidingsvlak c.q. het hiervoor geldende maximum aantal ligplaatsen in het bestemmingsplan aangepast worden.

- Indien de ligplaats(en) is/zijn vergund nadat het bestemmingsplan is opgesteld, dan is maatwerk benodigd. In overleg met de eigena(a)r(en)/gebruiker(s) of een ketenpartners wordt gezocht naar een maatwerkoplossing (zie strategie 1).

D. Strategie voor een niet-BAG woonboot. Deze strategie wordt gebruikt indien er een woonboot is aangetroffen op een niet-BAG-adres. De woonboot is zeer vermoedelijk illegaal.

Er zijn verschillende mogelijkheden:

- Wanneer er sprake is van sociale problematiek wordt er proactief contact opgenomen met de GGD / Zorg en Woonoverlast om - al dan niet gezamenlijk - een maatwerktraject vorm te geven. Er wordt indien nodig ingezet op extra ondersteuning van de bewoners.
- In geval van (mogelijk) illegale kamerbewoning / hotels wordt proactief afstemming gezocht met Wonen.
- In geval van criminele activiteiten (denk aan een hennepkwekerij) wordt proactief afstemming gezocht met de politie.

5. Projectmatige aanpak

In dit hoofdstuk wordt een projectmatige aanpak beschreven voor de handhaving van de woonboten uit de nulmeting. De aanpak is gebaseerd op de verschillende bestuurlijke invalshoeken voor de handhaving:

- In de eerste plaats is het belangrijk om de risico's ten aanzien van constructieve veiligheid, gezondheid, aanzien van de stad en ordening op het openbaar water zo klein mogelijk te houden. Om deze reden krijgen excessen een hoge prioriteit.
- Het tweede belang is van financiële aard. Door fasering kunnen de kosten over meerdere jaren gespreid worden.
- Het derde belang is gerelateerd aan dienstverlening: hoe eerder woonbootbewoners weten waar ze aan toe zijn, hoe beter.

Deze invalshoeken kunnen tot op zekere hoogte strijdig zijn. Beter dienstverlening in de vorm van snel duidelijkheid verstrekken door middel van handhaving, vraagt om een geconcentreerdere aanpak. Dat betekent minder faseren en dus meer kosten in korte tijd.

Aanpak

In overleg met betrokken ambtelijke partijen is de volgende aanpak tot stand gekomen.

- Aan het begin van het project zal een inventarisatie uitgevoerd worden om de excessen te bepalen. Ook zal de definitieve prioritering worden bepaald. Binnen deze prioritering kan extra aandacht – in de zin van het stellen van subprioriteiten en/of het rekening houden met gebiedsgerichte opgaven, ontwikkelingen of omstandigheden van eigenaren / bewoners – gegeven worden aan bepaalde locaties. Er wordt een inventarisatie uitgevoerd om de subprioriteiten en aandachtspunten te bepalen. De volgende aandachtslocaties zijn reeds aangegeven door de stadsdelen:

    - *Oost*: de locaties aan de Diemerzeedijk, de Kom nabij de Amsterdamse Brug en de Derde Diem.
    - *Centrum*: de locaties aan de Nieuwe Vaart, Amstelveld en Dijksgracht en de rakken waar de kademuurvernieuwingen in het kader van het Actieplan bruggen en kademuren zijn gepland zoals de Geldersekade, Brouwersgracht en Entrepotdok.
    - *Zuid*: de rakken waar de kademuurvernieuwingen in het kader van het Actieplan bruggen en kademuren zijn gepland.

    Er zal tevens afstemming plaatsvinden met het Programma Kades & Bruggen.

- Om de rechtsgelijkheid en objectiviteit van de bepaling van excessen en (sub)prioriteiten te waarborgen zullen de resultaten van deze inventarisatie in het stedelijke Waterberaad integraal worden besproken, waarbij tevens een gezamenlijke toets op rechtsgelijkheid en objectiviteit plaatsvindt. De definitieve lijst met excessen en prioriteiten wordt vervolgens ter vaststelling voorgelegd aan het MT VTH.

- De overzichtslijsten van de nulmeting, die reeds kunnen worden ingezien door alle stadsdelen, zullen worden uitgebreid met een overzicht van excessen, zodat een totaaloverzicht ontstaat. De overzichten worden gedurende het project actueel gehouden.

- Groepen woonboten en overtredingen die een hoge prioriteit hebben toegekend gekregen worden in 4 jaar tijd (2020-2023) geconcentreerd afgehandeld. Het gaat dan om (tussen haakjes verwachte aantallen per peildatum 1 januari 2020):

    - Woonboten zonder medewerking of nog nader uit te zoeken (groep A, 80 woonboten)
    - Illegale woonboten (groepen B en C, 105 woonboten)
    - Maatvoeringsexcessen in groepen D en E (210 woonboten)
    - Excessen op het gebied van zorgplicht (65 woonboten), welstand (50 woonboten), illegaal wonen (250 woonboten) en illegaal bouwen op de kade (100 woonboten) in groepen D, E en F.

- Voor de rest van groep D en E wordt alleen gehandhaafd bij mutatie. Mutaties zijn bijvoorbeeld (niet uitputtend):
    - Een aanvraag voor het veranderen van de woonboot (bouw, sloop, gebruik);
    - Een aanvraag voor het wijzigen van de tenaamstelling van de woonboot (ligplaatsvergunning);
    - Een aanvraag voor het verplaatsen van de woonboot (ligplaatsvergunning), al dan niet vanwege herstelwerkzaamheden in de omgeving (bruggen, kades, oevers);
    - Een handhavingsverzoek of -melding van een belanghebbende.

    Na 4 jaar wordt een beleidsmatige heroverweging gemaakt voor de overtredingen die op dat moment nog niet zijn aangepakt.

De handhavingstrajecten kunnen niet allemaal tegelijkertijd opgepakt worden. De uiteindelijke volgorde waarin de woonboten in het project worden aangepakt kan afhangen bijvoorbeeld van (ontwikkelingen in) het gebied, bestuurlijke wensen, historisch perspectief en omstandigheden (omgeving en/of bewoners). In algemene zin geldt dat zaken met een lagere prioriteit later in het project worden opgepakt. Tot die tijd worden de betreffende zaken alleen opgepakt wanneer zich een mutatie voordoet.

Over deze aanpak vindt communicatie plaats naar bewoners en eigenaars, onder andere via de website van de gemeente. De eigenaren / bewoners van woonboten die als exces zijn beoordeeld

zullen hierover worden geïnformeerd. In hoofdstuk 6 wordt een eerste aanzet voor een communicatielijn beschreven.

Inkomsten en leges

In de inventarisatie is geconstateerd dat een groot aantal dossiers onderzocht moeten worden op de mogelijkheden tot legalisering. De uitkomst van een dergelijk onderzoek kan zijn dat legalisatie mogelijk is door: a) aanpassen van de woonboot, b) aanpassen van de vergunning, c) aanpassen van het bestemmingsplan.

In geval (a) kan naast de aanpassingskosten een omgevingsvergunning vereist zijn, in geval (b) moet een nieuwe ligplaats en/of omgevingsvergunning worden aangevraagd en in geval (c) zijn er kosten verbonden aan de bestemmingsplanwijziging.

De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag ligplaatsvergunning bedragen per 1 januari 2020 € 529, de leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag verbouwen of vervangen op grond van de Vob bedragen € 580 en de leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag omgevingsvergunning kunnen oplopen tot een veelvoud van dat bedrag.

Overige uitgangspunten

Bij de handhaving worden voorts de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Tweewekelijks wordt in het stedelijk Waterberaad de voortgang van de handhaving woonboten geagendeerd. Deelnemers in dit stedelijk waterberaad zijn de teams Vergunningen en Toezicht en handhaving Bouw & Gebruik van de stadsdelen, het Programma Varen, Waternet, Wonen, R&D, Juridisch bureau en het Havenbedrijf Amsterdam. Daarnaast worden met de GGD, Basisinformatie (BAG) en de politie afspraken gemaakt over gegevensdeling, afstemming en samenwerking. Door betrokken partijen wordt proactief afstemming gezocht om een goede samenhangende aanpak te waarborgen.

- Er wordt rekening gehouden met situaties die al enige tijd bestaan, door dit mee te nemen in de motivering om de betreffende overtredingen (niet) te willen legaliseren. Er bestaat echter geen gewoonterecht.

- Er wordt rekening gehouden met de fouten die als overheid mogelijk zijn gemaakt, door dit mee te nemen in de motivering om overtredingen die hierdoor zijn ontstaan al dan niet te willen legaliseren. Waar mogelijk worden deze fouten ambtelijk hersteld en vindt er geen handhaving plaats.

- We houden rekening met bijzondere omstandigheden van bewoners bij de keuze van aanpak., maar met oog voor de rechtsgelijkheid.

- Eventuele sociale problematiek heeft (in elk geval op korte termijn) geen gevolgen voor de handhavingsstrategie voor de Wabo- c.q. de Vob-gerelateerde overtredingen. We signaleren dit echter wel aan de partners in het sociale domein (GGD, DWI, Wonen) en zorgen waar nodig voor een afgestemde en integrale aanpak. Immers, handhaving lost in deze gevallen de problematiek niet op. Het initiatief voor een dergelijke aanpak kan daarbij ook verlegd worden naar die partners.

- Er zijn zaken die niet direct worden opgepakt binnen het project, maar die wel raakvlakken kunnen hebben met de handhaving van woonboten. Hiervoor vindt waar nodig afstemming en signaaltoezicht plaats.
  Deze zaken zijn:
  - Herstelwerkzaamheden aan kades en oevers;
  - Herstelwerkzaamheden aan bruggen;
  - Onderhoud aan vaarwegen (baggeren);
  - Projecten inzake gebiedsontwikkeling, rechtelijke uitspraken.

- Alle signalen van illegale hotels en illegaal vakantieverhuur worden gemeld aan Wonen (dus niet alleen de excessen). Alle signalen van illegaal wonen (wonen in strijd met het bestemmingsplan) worden doorgegeven aan de teams Toezicht en Handhaving Bouwen en Gebruik van de stadsdelen. Dit geldt zowel voor woonboten als voor bewoning op pleziervaartuigen.

Projectorganisatie

De inzet wordt verdeeld over verschillende functies in een periode van 4 jaar. Dit betreft een projectleider, handhavingsjuristen/inspecteurs, administratieve ondersteuning en een medewerker participatie en communicatie. Er wordt voorgesteld om dit als projectteam vorm te geven. Dit team is dan verantwoordelijk voor de handhaving van de hierboven genoemde zaken in alle stadsdelen. De projectleider woonboten is eerste aanspreekpunt voor complexe en/of bestuurlijk gevoelige zaken.

De betrokken medewerkers moeten naast tijd beschikken over de juiste competenties. Zij kennen de context en de cultuur van wonen op het water, zij spreken de taal van de woonbooteigenaren en -gebruikers, zij kunnen regisseren, afstemmen en meedenken en werken informatiegestuurd.

Daarnaast wordt inzet gevraagd van enkele adviseurs (RO, nautisch, Juridisch Bureau, etc.). Er worden samenwerkingsafspraken gemaakt voor de inzet van deze adviseurs.

Taken en bevoegdheden projectteam en afstemming
De taken van het projectteam zijn beperkt tot de aanpak van de woonboten zoals beschreven in voorliggend document. Het projectteam, dat voor een belangrijk deel bestaat uit medewerkers van de stadsdelen, voert deze projectwerkzaamheden uit namens de VTH-afdelingen van de stadsdelen. De bevoegdheid tot het nemen van besluiten wijzigt niet. Het ligt in de vorm van een ondermandaat bij de medewerkers van de VTH-afdelingen. In het ondermandaatbesluit is vastgelegd dat het ondermandaat ook van toepassing is in de andere stadsdelen dan die waarin de

medewerkers werkzaam zijn. Hiermee is het ondermandaat ook van toepassing op de projectgroep. Stadsdeel Centrum heeft de vergunningverlening voor zelfstandig varende woonboten uitbesteed aan Programma Varen.

Er zal regelmatig afstemming plaatsvinden tussen het projectteam, de VTH-afdelingen van de stadsdelen en Programma Varen. Dit betreft in elk geval de volgende situaties:

- Alle mutaties (aanvraag omgevingsvergunning of vergunning ligplaats Vob, melding sloop, wijziging tenaamstelling woonboot, handhavingsverzoeken of -meldingen en incidenten) gerelateerd aan woonboten worden door de VTH-teams en Programma Varen doorgestuurd naar het projectteam Wabo. Het projectteam beoordeelt of en in welke mate er samenhang bestaat met een lopende aanpak, en of met de mutatie ook een aanpak vanuit het projectteam opgestart moet worden.

- Bij alle zaken die het projectteam oppakt, checkt zij of er bij de VTH-teams of Programma Varen iets speelt met betrekking tot deze woonboot.

  Indien er in deze twee situaties sprake is van samenhang, wordt de woonboot geagendeerd op het Waterberaad. In dit overleg wordt voor deze woonboot een specifieke aanpak afgesproken die zowel rekening houdt met inhoudelijke als procesmatige samenhang.

- Het afschouwen van een woonboot in het kader van een gereedmelding is een taak van VTH stadsdelen. Het afschouwen is onder andere van belang om de juiste ligplaatsvergunning af te kunnen geven. Voor het afschouwen wordt altijd een gezamenlijk meetmoment georganiseerd. Dit heeft twee doelen: het borgen van een juiste toepassing van de meetinstructie 'Meten is Weten' en het actueel houden van de gegevens van de nulmeting.

Inzet per handhavingstraject

Er is ten behoeve van het maken van keuzes een raming gemaakt van de benodigde inzet per handhavingstraject. Dit betreft in elk geval inzet voor legalisatie-onderzoek, toezicht (herinspecties), handhaving, advisering (RO, nautisch, etc.) en inzet voor bezwaar en beroep. Deze raming is als volgt opgebouwd (zie tabel op de volgende pagina).

	Kengetallen						Inzet in uren per handhavingstraject					
Activiteit	Handhavingsjurist	Inspecteur	Adviseurs (RO, nautiek, etc.)	Juridisch bureau	Financiele medewerkers	Percentage van zaken waarvoor de betreffende actie nodig is	Handhavingsjurist	Inspecteur	Adviseurs (RO, nautiek, etc.)	Juridisch bureau	Financiele medewerkers	Totaal
Herinspectie		1				100%		0,5				0,5
Legalisatieonderzoek	1	4	3			100%	1,0	4,0	3,0			8,0
Constateringsbrief + verzoek om gesprek		1				100%		1,0				1,0
Gesprek	2	2				100%	2,0	2,0				4,0
Herinspectie		1				100%		0,5				0,5
Brief voornemen aanschrijving	2		1			90%	1,8		0,9			2,7
Herinspectie		1				90%		0,5				0,5
Besluit aanschrijving	2		1			80%	1,6		0,8			2,4
Herinspectie		1				80%		0,4				0,4
Dwangsom / bestuursdwang uitoefenen	8	1	1			60%	4,8	0,6	0,6			6,0
Innen / kostenverhaal	2				2	60%	1,2				1,2	2,4
Rechtsprocedure - bezwaar	12		2	18		25%	3,0		0,5	4,5		8,0
Rechtsprocedure - beroep	4		2	20		5%	0,2		0,1	1,0		1,3
Onvoorzien 10%							**1,6**	**0,9**	**0,6**	**0,6**	**0,1**	**3,8**
Totaal							**17,2**	**10,4**	**6,5**	**6,1**	**1,3**	**41,5**

Een handhavingstraject omvat daarmee gemiddeld circa 41,5 uur aan inzet.

Er wordt van uitgegaan dat de inzet per woonboot in groep D lager is dan de geraamde inzet per handhavingstraject. Deze aanname wordt gemaakt omdat de kans op legalisatie hoog is, er naar verwachting minder handhavingswerkzaamheden verricht hoeven te worden en er minder rechtsprocedures zullen zijn in deze groep.

Er wordt geen inschatting gemaakt van de inzet op vergunningverlening. Er wordt vanuit gegaan dat dit binnen de beschikbare capaciteit uitgevoerd kan worden. Tegenover deze inzet staan legesinkomsten. Eventuele piekbelasting kan worden opgevangen door extra formatie-inzet, te bekostigen uit extra legesinkomsten. Dit vraagt evenwel om een zorgvuldige afstemming met de teams Vergunningverlening en planning van de met een vergunning te legaliseren overtredingen.

Voor de inzet van Financiën (bij innen van dwangsommen / kostenverhaal bestuursdwang) zijn reeds afspraken gemaakt. Deze uren worden derhalve verder niet meegerekend. De inzet van het Juridisch Bureau (bij bezwaar en beroep) is afgestemd en wordt mee begroot.

Inzet in het project

In onderstaande tabel is de prioritering en de inzet per groep weergegeven, uitgaande van de inzet van 40,2 uur per zaak, exclusief de uren van Financiën (1,3 uur). Er wordt uitgegaan van 1372 productieve uren per fte.

					Inzet per handhavingstraject in fte's				
Groep	Soort overtreding	Aantal	Duiding	Opmerking	Handhavingsjurist	Inspecteur	Adviseurs (RO, nautiek, etc.)	Juridisch bureau	Totaal
A	Geen medewerking aan inventarisatie op een BAG-ligplaats of nog nader uit te zoeken i.v.m. afwijkende gegevens	80	Geheel	Rekening houden met aanvullende werkzaamheden (inventarisatie en onderzoek).	1,0	0,6	0,4	0,4	**2,3**
B	Woonboten op locaties zonder BAG-registratie en zonder ligplaatsvergunning.	65	Geheel	Rekening houden met specifieke problematiek.	0,8	0,5	0,3	0,3	**1,9**
C	Woonboten zonder ligplaatsvergunning en niet passend in het bestemmingsplan	40	Geheel		0,5	0,3	0,2	0,2	**1,2**
D	Woonboten die niet passen in ligplaats- vergunning maar wel in bestemmingplan	130	Excessen	Binnen groep prioriteren op gebied en ernst overtreding.	0,8	0,5	0,3	0,3	**1,9**
E	Woonboten die niet passen in ligplaats- vergunning en niet in het bestemmingplan	70	Excessen	Binnen groep prioriteren op gebied en ernst overtreding.	0,9	0,5	0,3	0,3	**2,1**
Totaal		**385**			**4,0**	**2,4**	**1,5**	**1,4**	

De uren voor de inventarisatie van maatvoeringsexcessen en de aanpak van excessen op het gebied van zorgplicht, welstand, illegaal wonen en illegaal bouwen op de kade en voor mutaties en overige projectmatige aspecten zijn hierin nog niet meegenomen; deze wordt hieronder beschreven.

Inventarisatie van excessen op het gebied van maatvoering en de aanpak van overige excessen
In onderstaande tabel is inzet weergegeven voor de inventarisatie van maatvoeringexcessen in groep E en de aanpak van op het gebied van zorgplicht, welstand, illegaal wonen en illegaal bouwen op de kade weergegeven. Deze aanpak omvat signaaltoezicht voor illegaal wonen / hotels en handhaving van de andere excessen.

		Inzet per casus (uren)					Inzet totaal (fte)				
Soort exces	Aantal	Handhavingsjurist	Inspecteur	Adviseurs (RO, nautiek, etc.)	Juridisch bureau	Inventarisatie door inspecteur (uren)	Handhavingsjurist	Inspecteur	Adviseurs (RO, nautiek, etc.)	Juridisch bureau	Totaal
Inventarisatie maatvoeringsexcessen	1440	zie tabel met groepen				135	0,0	0,1	0,0	0,0	**0,1**
Welstand	50	17,2	10,4	6,5	6,1	0	0,6	0,4	0,2	0,2	**1,5**
Zorgplicht	65	17,2	10,4	6,5	6,1	0	0,8	0,5	0,3	0,3	**1,9**
Illegaal Wonen/ hotels	250	0,0	2,0	0,0	0,0	200	0,0	0,5	0,0	0,0	**0,5**
Illegaal bouwen op de kade	100	17,2	10,4	6,5	6,1	0	1,3	0,8	0,5	0,4	**2,9**
				Totaal in 4 jaar			**2,7**	**2,2**	**1,0**	**1,0**	

Inzet naar aanleiding van mutaties
Per jaar dat het project loopt is voor de handhaving bij mutatie 1,0 fte benodigd (0,6 handhavingsjurist en 0,4 inspecteur). Deze inzet wordt als stelpost gehanteerd; er wordt uitgegaan van 75 tot 125 mutaties per jaar.

Projectmatige aspecten
Naast deze inzet is projectleiding (P) (in de zin van coördinatie van de toezichts- en handhavingswerkzaamheden, 0,6 fte per projectjaar), administratieve ondersteuning (A) (0,4 fte per projectjaar) en participatie en communicatie (C) (0,4 fte per projectjaar) nodig. Per jaar dat het project loopt is daarmee 1,4 fte benodigd voor deze zogenaamde PAC-werkzaamheden.

Totale inzet
De inzet verdeeld over verschillende functies voor het project als geheel en per jaar de projectduur is weergegeven in onderstaande tabel.

	Handhavingsjurist	Inspecteur	Adviseurs (RO, nautiek, etc.)	Juridisch bureau	Projectleider	Administratief medewerker	Communicatiemedewerker	Totaal in fte	Totaal projectbudget (uitgaande van € 97.500 per fte)
Project 4 jaar	9,11	6,26	2,53	2,38	2,4	1,6	1,6	25,9	[redacted]
Inzet per jaar	2,28	1,57	0,63	0,59	0,6	0,4	0,4	6,5	[redacted]

De totale benodigde inzet voor het project omvat 25,9 fte (6,5 fte per jaar). Er wordt ervan uit gegaan dat 30% van de inzet via inhuur en 70% van de inzet via een tijdelijk detacheringverband betrokken kan worden. Voor de inzet wordt daarom gerekend met [redacted] per fte per jaar. Het benodigde budget voor het project bedraagt daarmee circa [redacted] ooo (gemiddeld [redacted] per projectjaar).

In het vierde projectjaar wordt een heroverweging gemaakt voor de prioritering, strategie en planning van het restant van groep D en F. Op dat moment kan ook rekening worden gehouden met in de komende jaren te realiseren nieuw beleid (bestemmingsplannen, welstand, etc.). Op dat moment wordt de inzet voor het restant van groep D en E begroot.

6. Participatie en communicatie

Voor de participatie en communicatie hanteren we een aantal uitgangspunten en streven we een werkwijze na waarbij individuele eigenaren en bewoners van woonboten, de omgeving, de woonbootverenigingen, de gebiedsmanagers en de lokale besturen betrokken en gehoord worden. Onderdeel van de communicatie en participatieaanpak is werkend leren, casuïstiek wordt besproken en er wordt van geleerd. In beginsel hebben handhavers contact met bewoners en eigenaren. De participatie- en communicatiemedewerker zal hen hierbij waar nodig bijstaan om de samenwerking te bespoedigen en te helpen een passende oplossing te vinden.

Uitgangspunten

- **Maatwerk**
  Elke woonboot in Amsterdam is uniek. Kotters verbouwd tot klimaat neutrale woningen, arken in alle mogelijke vormen en maten, architectonische hoogstandjes of historische schepen, het is allemaal te vinden op het Amsterdamse water. Elke boot is anders afgemeerd, anders aangesloten op nutsvoorzieningen en anders ingepast in de openbare ruimte. Elke boot vraagt om maatwerk. Dit geldt ook voor de participatie en communicatie binnen het project Aanpak Nulmeting Woonboten. Hier past geen generiek informatietraject maar aandacht voor elke casus. De groep die met voorrang wordt benaderd zijn de eigenaren/bewoners van boten die nog geen onderdeel uitmaken van de nulmeting om hun boot alsnog te meten.

- **Vertrouwen**
  We gaan ervan uit dat de meeste overtredingen die in de nulmeting zijn geconstateerd legaliseerbaar zijn. We benaderen eigenaren in beginsel vanuit het vertrouwen dat zij de geconstateerde overtreding zullen helpen oplossen. Bij excessen op het gebied van maatvoering, zorgplicht, welstand, illegaal wonen of illegaal bouwen op de kade zullen handhavers na grondig dossier onderzoek, persoonlijk contact zoeken met de eigenaar(en) van de woonboot. Afhankelijk van de situatie zal de medewerker participatie en communicatie betrokken zijn bij dit contact om de dialoog tussen handhavers en eigenaar(en) te faciliteren. Eigenaren krijgen altijd de mogelijkheid een tweede meting aan te vragen.

- **Zorgzaam**
  Daar waar de staat van de boot gevaar oplevert voor de gezondheid of veiligheid van zowel de eigenaar/bewoner als de omgeving zal de gemeente handhavend optreden.

Hierbij hebben we oog voor mogelijk schrijnende situaties en schakelen zo nodig ketenpartners in rondom wonen, zorg en maatschappelijke opvang zodat mensen niet op straat komen te staan. Mocht het nodig zijn ketenpartners in te schakelen gaat dit in overleg met de betrokken eigenaren/bewoners van de boot.

Overleg en afstemming

- **Klankbordgroep**
  De participatie- en communicatieaanpak richt zich niet alleen op individuele eigenaren maar ook op belangenbehartigers van woonbotenboten in Amsterdam. Sinds december 2018 bestaat er een regulier overleg met vertegenwoordigers van woonbootorganisaties in de stad. Dit overleg is op initiatief vanuit het kernteam woonboten (VTH) ontstaan en fungeert als klankbordgroep voor de projectleider.

  Deze klankbordgroep is een belangrijke plek voor het projectteam om signalen van bootbewoners te krijgen en de aanpak te toetsen. Het klankbordoverleg met woonbootverenigingen vindt één keer per kwartaal plaats. De vertegenwoordigers van woonbootorganisaties zijn zodoende vroegtijdig op de hoogte gesteld en betrokken bij de ontwikkeling van dit project.

  Het overleg zal voortgezet worden tijdens de uitvoering van het project. Onderwerpen die de gemeente wil agenderen omdat hier veel vragen over worden gesteld zijn, het organiseren van informatievoorziening over het overgangsrecht WABO en de werking van het paraplubestemmingsplan.

- **Omgeving en omwonenden**
  Er zal tijdens het project ook met omwonenden worden gecommuniceerd. Vanwege privacyoverwegingen zal dit alleen in algemene zin plaatsvinden. In aanvulling daarop zullen ook de gemeentelijke gebiedsmanagers periodiek geïnformeerd worden over het project zodat zij weten of er woonboten in hun werkgebied onderdeel uitmaken van dit project.

Concreet
Het maatwerk houdt in dat er qua communicatieboodschap, communicatiestijl en timing van de communicatie rekening wordt gehouden met de specifieke situatie. Er vindt aan het begin van het project geen generieke communicatie plaats naar eigenaren/bewoners van woonboten, ongeacht of zij wel of niet geprioriteerd zijn. Eigenaren / bewoners worden wel direct geïnformeerd over hun specifieke situatie en het te doorlopen proces op het moment dat een traject voor hun woonboot start. Uiteraard zal via internet en het klankbordoverleg algemene communicatie plaatsvinden. Het projectteam zal zorgen voor een goede bereikbaarheid, conform de gemeentelijke

dienstverleningsrichtlijnen. Eigenaren / bewoners kunnen bij vragen altijd contact opnemen met het projectteam.

Voor woonboten die niet bovenaan de prioriteitenlijst staan geldt bovendien het volgende. Deze woonboten worden opgepakt per mutatie. De eigenaren / bewoners van woonboten waarvoor een mutatie is aangevraagd en waarbij een maatverschil is geconstateerd zullen hierover en over het te doorlopen proces direct worden geïnformeerd. Indien daartoe aanleiding bestaat wordt persoonlijk met de aanvrager contact opgenomen.

Bijlage: meetwijzen

Zoals in hoofdstuk 4 is vermeld, bestaan de meetwijze vanuit ruimtelijk perspectief en de meetwijze vanuit nautisch perspectief naast elkaar. In onderstaande paragrafen zijn deze meetwijzen integraal opgenomen

Meetwijze paraplubestemmingsplan 'Drijvende Bouwwerken'

In het paraplubestemmingsplan 'Drijvende Bouwwerken' zijn de volgende regels inzake de wijze van meten neergelegd.

2.1 De hoogte van een drijvend bouwwerk

De afstand gemeten vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals masten, schoorstenen, antennes, mastkoker en naar de aard daarmee gelijk te stellen onderdelen, mits de maximale toegestane bouwhoogte voor de ondergeschikte onderdelen met niet meer dan een meter wordt overschreden. Deze beperking geldt niet voor masten.

2.2 De breedte van een drijvend bouwwerk

De afstand gemeten daar waar de constructie van het bouwwerk, inclusief loopranden, stootranden, dakranden, zeemranden, goten en vergelijkbare constructies, het breedst is. Ondergeschikte delen die buiten de constructie steken, zoals zwaarden, fenders en eenvoudige demontabele voorzieningen, worden niet meegerekend.

2.3 De lengte van een drijvend bouwwerk

De afstand gemeten daar waar de constructie van het bouwwerk, inclusief loopranden, stootranden, dakranden, zeemranden, goten en vergelijkbare constructies, het langst is. Ondergeschikte delen die buiten de constructie steken, zoals rondhouten, roerbladen en boegsprieten en eenvoudig demontabele voorzieningen, worden niet meegerekend.

Meetinstructie 'Meten in weten'

In de beleidsnotitie 'Meten is weten' (november 2005) zijn de volgende regels inzake de wijze van meten neergelegd.

METEN IS WETEN

Inleiding

Vanuit het verleden is duidelijk dat de verrichte metingen van objecten te water niet altijd even eenduidig en duidelijk heeft plaatsgevonden Dit heeft vooral zijn oorzaak in het feit dat gaandeweg allerlei extra complicaties en onvoorziene omstandigheden maakten dat telkens andere metingen nodig waren. Voorbeelden hiervan grootste lengte en breedte i.v.m. precario, wel of niet gangboord of balkon meemeten. In verband met de opname van gegevens in het rakbestand is het echter wel zaak om eenduidig te meten. Daarnaast worden door bezwaarschriftencommissie en rechters steeds hogere eisen gesteld aan de feitelijke situatie: "Hoe groot is dat vlot nou eigenlijk precies?" Het is dus echt van belang dat wij de feitelijke situatie zeker weten. Daarom deze meetinstructie.

Een belangrijke opmerking: in de meetinstructie kan natuurlijk nooit voor alle gevallen buiten een eenduidige oplossing worden voorgeschreven. Onze klanten zijn immers bijzonder vindingrijk en creatief met bouwsels etc. op of in het water. Bij twijfel moet ofwel deze twijfel worden gemeld bij de meting, ofwel eerst besproken in het nautisch overleg

Algemeen

Allereerst volgen hier algemene instructies, waarop eventueel in de categorieën uitzonderingen voor worden gemaakt.

1. Vermijd gevaarlijke situaties, meet bijvoorbeeld niet op bij vrieskou i.v.m. mogelijk bevroren oppervlaktes of haal geen halsbrekende toeren uit om iets precies te meten.
2. Maak een foto.
3. Gebruik het meetformulier.
4. Er moet altijd de grootste maat worden gemeten. Indien er bijvoorbeeld een grote looprand aan een ark zit, moet deze worden meegenomen voor de lengte. Er moet dan ook worden genoteerd hoe groot de loopband is. Elk object moet apart worden gemeten.
5. Bij het meten moet altijd het meetlint worden gebruikt. Als dit niet mogelijk is moet dit worden vermeld.
6. Indien een maat door technische problemen niet goed is vast te stellen, moet dit gemeld worden op het formulier.
7. Maak een schets van de situatie met alle malen erin beschreven. Schets hoeft niet op schaal, behalve als daar om gevraagd wordt.
8. Tussenmaten moeten altijd worden vermeld op de tekening.
9. Meten vanaf bruggen gaat als volgt: je zoekt naar de eerste doorvaartopening vanaf de wallekant, vanaf hier wordt de afstand tot een brug gemeten.

Woonboten
Bij woonboten zijn vooral van belang: lengte, breedte en hoogte. Verder alle zaken die aan de woonboot vast zitten. Vast zitten betekent hier: door de constructie onverbrekelijk verbonden met de woonboot. Bouten, scharnieren, beugels, starre verbindingsmaterialen.

- *lengte:*

  lengte in rechte lijn meten met meetlint over de langste lengte van de woonboot. Dus stootranden, dakranden, goten worden mee gemeten, maar wel apart aangegeven. Loopranden: als deze deel uitmaakt van een betonnen bak van een ark, gewoon inclusief looprand; als de looprand apart is bevestigd op de betonnen bak (bijv. hout) dan wel grootste maat, maar apart meten en vermelden van voorziening. Voor schepen en vaartuigen exclusief roer en eventuele boegspriet. Deze maten moeten apart worden vermeld, want voor de ligplaats met zijn deze onderdelen natuurlijk van belang. Hierbij ook weer aangeven of de extra voorziening of het scheepsdetail verwijderbaar/inklapbaar is.

- *breedte:*

  breedte over de grootste breedte van de boot meten met meetlint, inclusief loopranden, gangboorden etcetera. Eventuele zwaarden kunnen apart worden gemeld Balkons of andere aan een ark bevestigde onderdelen apart vermelden.

- *hoogte:*

  hoogte wordt gemeten vanaf de waterlijn met meetlint. Hier geldt de kruiplijn. Dit is het gedeelte dat zonder echte afbraak van onderdelen van de boot uiteindelijk onder een brug door moet kunnen. Scheepsdetails zoals stuurhut, boeg, (gestreken) masten en roeven moeten apart worden gemeld. Tevens hierbij melden in hoeverre e.e.a inklapbaar of verwijderbaar is. Bij arken en vaartuigen geldt, dat het hoogste punt van de kruiplijn bepalend is. Als er grote verschillen zijn bijvoorbeeld door een later aangebouwd gedeelte, dit ook vermelden. Schoorsteenpijpen, antennes en andere (makkelijk verwijderbare) onderdelen hoeven niet te worden mee gemeten of vermeld. Maar bijvoorbeeld een gemetselde schoorsteen moet wel worden mee gemeten en vermeld.

Voorzieningen
Voorzieningen zijn bijvoorbeeld vlotten, loopplanken, steigers, watertuinen en balkons. Deze moeten nauwkeurig worden gemeten en ingetekend. Van belang is ook de wijze van bevestiging: drijft het of zit het vast aan wal of boot en op welke wijze zit het dan vast? Eventuele opbouwen moeten ook worden gemeld met maten en wijze van bevestiging.

Ligplaatsen
(Lege) ligplaatsen moeten altijd worden gemeten over de grootste lengte. Indien er bijzondere omstandigheden zijn moet dit ook worden ingetekend en vermeld: bijvoorbeeld een in/uitspringende kademuur, zinker of walvoorziening. De totale aanwezige lengte moet worden vermeld, dus inclusief de in acht te nemen twee meter tussenruimte.

Toelichting op het signalerings/inventarisatieformulier.
Op het signalerings/inventarisatieformulier moet zoveel mogelijk worden ingevuld. Eventuele verwijzingen zijn toegestaan (bijvoorbeeld bij eigenaar en gebruiker). In ieder geval moet de eigen waarneming duidelijk worden vermeld. Als de eigenaar gebruiker een verklaring afgeeft bijvoorbeeld over hoe lang het er al is of dat er op gewoond wordt en hoelang, moet dat onder "eigen verklaring gebruiker" worden ingevuld. Er is een modelformulier beschikbaar waarin de voorbeeldtekening is opgenomen en ook de cijfers staan aangegeven van de hieronder opgenomen toelichting

Toelichting:

1. Hier moeten de eigen constateringen worden ingevuld, zo volledig mogelijk, waar eigen constatering niet mogelijk was, moet dit ofwel bij 2 worden aangegeven, ofwel duidelijk bij 1. Deze gegevens zijn voor de beleidsafdeling doorslaggevend.
2. Hier moet de verklaring van de gebruiker worden weergegeven. Eventueel gebruik maken van een apart vel. Deze gegevens zijn relevant bij afweging van belangen door beleidsafdeling.
3. Hier worden de hoofdmaten ingevuld van het betreffende vaartuig.
4. Dit hoeft alleen ingevuld te worden voor schepen en vaartuigen
5. Voorzieningen zijn allerlei extra's bij boten: loopplanken, vlotten, loopranden, kastjes, schuurtjes, etcetera.
6. Hier moeten de maten van voorzieningen worden ingevuld. Als er sprake is van relevante scheepsdetails (bijvoorbeeld, ankerlier, boegspriet of zwaarden) kunnen deze hier worden vermeld. Tevens moet hier de wijze van bevestiging van voorzieningen worden vermeld.
7. Bij de situatieschets moet zoveel mogelijk informatie worden gegeven over de feitelijke situatie. Hier moet ook de tussenruimte tussen vaartuigen en voorzieningen worden weergegeven.
8. Hier kunnen alle verdere opmerkingen waar op het formulier geen ruimte voor is worden vermeld.
9. Dit gedeelte alleen in te vullen door administratie.

Tekening

Bij deze **meetinstructie** is een model tekening als voorbeeld opgenomen in het model signalerings/inventarisatieformulier. Hieruit is op te maken wat er allemaal in een tekening moet worden vermeld. Er moet kort gezegd zoveel mogelijk worden gemeten.

Procedure voor de herijking en inventarisatieformulieren
Door de buitendienst wordt een plan gemaakt voor het successievelijk nameten van de gegevens ten behoeve van het vullen van de Rakbase. In dat kader en ook in algemeen kader moet een procedure worden afgesproken voor de wijze van muteren van de gegevens

1. Nametingen moeten door de buitendienstmedewerkers worden voorgelegd aan de (adjunct) nautisch inspecteurs, die beoordelen of de formulieren naar behoren zijn ingevuld.
2. Vervolgens gaat een nameting direct naar administratie.
3. De administratie slaat de gegevens op in het systeem en maakt aantekening op het formulier
4. Het formulier gaat terug naar buitendienst die het opbergt in de kast met inventarisaties. Er wordt nog maar een map bijgehouden. De "oude" formulieren worden verwijderd.
5. Indien (nieuwe) signaleringen worden opgemaakt ten tijde van een herijking, volgen deze de procedure van de signalering.

Procedure voor constatering

1. Constateringen (voorheen signaleringen) moeten door de buitendienstmedewerkers worden voorgelegd aan de (adjunct) nautisch inspecteurs, die beoordelen of de formulieren naar behoren zijn ingevuld.
2. Vervolgens gaat een signalering direct naar administratie.
3. De administratie slaat de gegevens op in het systeem en maakt aantekening op formulier.
4. Het formulier gaat in kopie terug naar buitendienst die het opbergen in de kast met Inventarisaties. Er wordt nog maar één map bijgehouden. De "oude" formulieren worden verwijderd.
5. De oorspronkelijke signalering wordt vervolgens door administratie verspreid over de behandelende medewerkers beleidsafdeling. Nieuwe signaleringen worden niet meer in de signaleringenkast opgeborgen, maar gevoegd bij het dossier van de persoon/boot.
6. Een en ander betekent dat opdrachten voor nameting of signalering ook niet meer rechtstreeks gaan, maar via de administratie, Op deze manier wordt zeker gesteld, dat signaleringen of metingen altijd via administratie gaan en dus ook worden veranderd in het systeem.
7. Op de beleidsafdeling wordt iedere signalering direct binnen een week bekeken in hoeverre er actie nodig is. Dit betekent dus direct nagaan of zaak illegaal is of niet. Als de zaak niet direct hoeft of kan worden aangepakt wordt een standaardbrief geschreven waarin gemeld wordt dat de zaak illegaal is en dat we te zijner tijd wel in actie zullen komen. Hier moeten nog nadere procedure-afspraken over worden gemaakt.

Extra voorzieningen en scheepsdetails.

- *Varende woonschepen:*
  - Rondhout, berghoutstrip, boegspriet, kluivenboom, roerkoning, schoorsteen, davit, mast, antennes, roer, ankerlier, boordlicht, mastkoker, zwaard.
  - Eenvoudig demonteerbaar: relingwerk, hekwerk, stuurhut, koekoek, zonnepanelen, boilers, airco's.

- *Drijvende bouwwerken:*
  - Dak doorvoer, afvoerkanaal, ventilatiekanaal, zonnepaneel, zonnecollector, warmtepomp, airco, boilers.
  - Eenvoudig demonteerbaar: relingwerk, hekwerk, looprand, luifel, zonnewering, afdakje, houten stootrand, afmeerbeugel/-ogen, buiten verlichting, regenpijp, dakgoot, lichtkoepel.

Er zijn criteria waaraan deze extra voorzieningen en scheepsdetails dienen te voldoen c.q. waarmee rekening gehouden moet worden. De extra voorzieningen en scheepsdetails zijn:

- in aard en omvang daadwerkelijk ondergeschikt t.o.v. het originele bouwwerk/woonschip;
- niet in strijd met de nota Welstand op het water;
- niet in strijd met beleidsregels in de diverse beleidsregels/richtlijnen woonboten van de stadsdelen;
- uitsluitend van toepassing op bestaande woonboten;
- niet in strijd met de Verordening op het binnenwater 2010.

Daarnaast moeten deze e*xtra voorzieningen en scheepsdetails* in de ligplaatsvergunning worden omschreven, om zodoende de feitelijke omvang van het woonschip/drijvend bouwwerk te benoemen.