5.1, 2, e

Regels voor maatvoering van woonboten in Amsterdam

aan: 5.1, 2, e
van: 5.1, 2, e
datum: 11 december 2019
status: definitief

1. Inleiding

Om de motie Bakker c.s. (nr. 661, 25 juli 2018) goed te kunnen beantwoorden is geanalyseerd welke mogelijkheden er op basis van de vigerende bestemmingsplannen zijn om bestaande woonboten te vergroten of een bestaande woonboot te vervangen door een grotere nieuwe.
In de analyse is als uitgangspunt genomen dat het onlangs vastgestelde Parapluplan “Drijvende bouwwerken” onherroepelijk zal worden. De volledige analyse is opgenomen als losse bijlage bij deze notitie. De huidige mogelijkheden voor het vergroten van woonboten worden hierin uitputtend beschreven per stadsdeel en per bestemmingsplan.

Deze notitie beschrijft in hoofdlijnen de uitkomst van de analyse. Beschreven wordt in welke plangebieden er mogelijkheden zijn voor vergroting waarbij eventueel overwogen kan worden om tot beperking van deze mogelijkheden over te gaan.

2. Algemeen beeld

Het algemene beeld uit de analyse is dat er in het verleden bewuste en zorgvuldige planologische keuzes zijn gemaakt voor de mogelijkheden voor vergroting van woonboten of juist het ontbreken daarvan. Deze keuzes zijn vastgelegd in bestemmingsplannen en in sommige stadsdelen ook in beleid zoals richtlijnen. Met het bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken” zijn de regelingen in een bestemmingsplan en die in beleidsregels per plangebied op elkaar afgestemd. Daar waar er twee regelingen waren geldt nu de meest restrictieve.

Dit betekent dat, wanneer ervoor gekozen zou worden om de mogelijkheden voor vergroting te gaan beperken of wegnemen, er voor het betreffende gebied een nieuwe en andere beleidsmatige keuze gemaakt wordt dan in de huidige planologische regeling. Dit is juridisch mogelijk maar vergt dan een zeer zorgvuldige motivering.

3. Analyse per stadsdeel

3.1 Stadsdeel Centrum

Voor verreweg de meeste locaties is de planregeling in combinatie met de bestaande situatie zodanig dat er weinig mogelijkheden zijn om substantiële vergrotingen door te voeren.

Uitzondering hierop is het cluster van boten aan de Dijksgracht (bestemmingsplan Oostelijke Handelskade). De bestaande boten zijn aan de Dijksgracht (gedeeltelijk veel) kleiner dan de toegelaten maxima.

Het is mogelijk de maatvoering te beperken. Hiervoor is als basismateriaal een gedetailleerde inventarisatie ter plaatse en een gedetailleerde inventarisatie van verleende vergunningen en een stedenbouwkundige analyse nodig. Op basis hiervan kan beoordeeld worden of het inderdaad wenselijk is tot beperking over te gaan. Indien dit zo blijkt te zijn, dan is een gedegen motivering beschikbaar om vervolgens de planologische regeling aan te gaan passen. Eventuele planschade is hierbij dan een aandachtpunt.

3.2 Stadsdeel Noord

In het stadsdeel Noord bieden de planregelingen meestal nog ruimte voor vergroting van een aantal tot bijna alle woonboten per cluster. Op sommige locaties wordt gewerkt met een maximum hoogte van 6 meter, ook als een significant deel van de bestaande boten niet de twee lagen tellen die hierbinnen mogelijk zijn. Grotere clusters (tientallen boten) met mogelijkheden voor vergroting zijn gelegen in de bestemmingsplannen Overhoeks, Ringweg A10, Oud Noord, Banne Buiksloot, Kadoelen Oostzanerwerf en Noorder IJplas.

De bestemmingsplannen Oud Noord, Banne Buiksloot en Kadoelen Oostzanerwerf zien op delen van het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord zoals dat op 3 maart 2014 is aangewezen.

Het bestemmingsplan Oud-Noord is zeer gedetailleerd van opzet en liep reeds vooruit op deze aanwijzing. Dit geeft aanleiding om te veronderstellen dat de hier aanwezige ruimte voor vergroting destijds zorgvuldig is afgewogen in het kader van de bescherming van het stadsgezicht. In het bestemmingsplan Kadoelen Oostzanerwerf is in de plantoelichting ruim aandacht geschonken aan het beschermd stadsgezicht en ook in dit plan is de regeling daarom adequaat. Voor het bestemmingsplan Banne Buiksloot geldt dit ook, al volgt dit niet uit het bestemmingsplan zelf. In de aanwijzing speelt het water waar de woonboten liggen geen rol, het gaat om de bescherming van andere kwaliteiten. Ook hier lijkt er dus geen reden om tot beperking te willen komen.

Het bestemmingsplan Overhoeks geldt voor het nieuwbouwgebied met deze naam. Te verwachten valt dat na volledige ontwikkeling en realisatie een op het beheer gericht bestemmingsplan (of na

inwerkingtreding van de Omgevingswet: het omgevingsplan) gemaakt wordt waarin eventueel de uitbreidingsruimte voor woonboten beperkt kan worden.

Voor de gebieden gelegen in de bestemmingsplannen Ringweg A10 en Noorder IJ Plas lijkt er gezien de omgeving waarin de boten liggen geen aanleiding om het beleid bij te stellen.

3.3 Stadsdeel Oost

In het stadsdeel Oost zijn de planregelingen van oudsher sterk verschillend per gebied en ook daarop toegesneden. Het totaalbeeld is dat er op diverse locaties clusters boten zijn die groter zouden kunnen worden omdat ze de toegelaten maatvoering nog niet halen. Dit speelt in iets meer of mindere mate bij de clusters in de bestemmingsplannen Cruquius, Zeeburgerpad, Oostelijk Havengebied Noord, IJburg en Borneo Sporenburg. Op de andere locaties is de speling voor vergroting beperkt tot enkele boten of een incidenteel geval in de lengte, breedte of hoogte.

Het bestemmingsplan voor IJburg biedt bewust veel ruimte voor nieuwe woonboten die er nu nog niet liggen. Hier lijkt dus geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Voor de kleinere aanwezige boten is er in de bestemmingsplannen Cruquius, Zeeburgerpad en Oostelijk havengebied Noord nog uitbreidingsruimte volgens de standaard maatvoeringen van het beleid van voormalig stadsdeel Oost-Watergraafsmeer. Tientallen boten zijn op deze locaties al groter en zijn uitgezonderd van deze maatvoering op basis van hun in het verleden verkregen vergunning, maar eveneens tientallen boten kunnen nog worden vergroot. In het plangebied van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg kan de meerderheid van de aanwezige boten nog vergroot worden. Aan de Panamakade betreft het bijna alle boten.

Voor genoemde vier bestemmingsplannen kan overwogen worden de mogelijkheden voor vergroting in te perken. Hiervoor is als basismateriaal een gedetailleerde inventarisatie ter plaatse en een gedetailleerde inventarisatie van verleende vergunningen en een stedenbouwkundige analyse nodig. Op basis hiervan kan beoordeeld worden of het inderdaad wenselijk is tot beperking over te gaan. Indien dit zo blijkt te zijn, dan is een gedegen motivering beschikbaar om vervolgens de planologische regeling aan te gaan passen. Eventuele planschade is hierbij dan een aandachtpunt.

3.4 Stadsdeel West

In het stadsdeel West zijn er twee gebieden waar een substantieel aantal woonboten nog vergroot kan worden. Deze liggen in de bestemmingsplannen Rond de graven en Westerpark Zuid. Voor het overige is er geen ruimte voor vergroting of gaat het om een enkel geval.

In het bestemmingsplan Rond de graven gaat het om minder dan 10 boten waarbij rondom het Food Center in de planregels voor enkele boten bewust gekozen is voor een hoogte van 5 meter. Hier lijkt geen aanleiding te zijn om de regeling aan te passen.

In het plangebied Westerpark Zuid gaat het met name om uitbreidingsruimte in de lengte en de breedte, niet in de hoogte, voor circa 30 boten. Overwogen kan worden de ruimte voor vergroting

te beperken. Hiervoor is als basismateriaal een gedetailleerde inventarisatie ter plaatse en een gedetailleerde inventarisatie van verleende vergunningen en een stedenbouwkundige analyse nodig. Op basis hiervan kan beoordeeld worden of het inderdaad wenselijk is tot beperking over te gaan. Indien dit zo blijkt te zijn, dan is een gedegen motivering beschikbaar om vervolgens de planologische regeling aan te gaan passen. Eventuele planschade is hierbij dan een aandachtpunt.

3.5 Stadsdeel Zuid

In het stadsdeel Zuid bieden de planregelingen van de bestemmingsplannen Rivierenbuurt en Herziening Jachthavengebied en Amsterdamse Bos nog ruimte voor vergroting. Voor de andere locaties gelden gedetailleerde regels die weinig tot geen mogelijkheden hiervoor geven.

Vanwege de karakteristiek van het plangebied lijkt er geen aanleiding te zijn voor het inperken van de mogelijkheden volgens de Herziening Jachthavengebied en Amsterdamse Bos.

Voor de Rivierenbuurt geldt dat vrijwel alle boten nog mogelijkheden hebben om te vergroten. In dit plangebied zou er aanleiding kunnen zijn om de mogelijkheden voor vergroting in te perken. Hiervoor is als basismateriaal een gedetailleerde inventarisatie ter plaatse en een gedetailleerde inventarisatie van verleende vergunningen en een stedenbouwkundige analyse nodig. Op basis hiervan kan beoordeeld worden of het inderdaad wenselijk is tot beperking over te gaan. Indien dit zo blijkt te zijn, dan is een gedegen motivering beschikbaar om vervolgens de planologische regeling aan te gaan passen. Eventuele planschade is hierbij dan een aandachtpunt.

3.6 Stadsdeel Nieuw West

In het stadsdeel Nieuw West is er maar 1 groot cluster met woonboten, in de Aker. Daar is voor circa 20 boten nog ruimte om te vergroten, voor circa 75 niet. Voor de 20 boten die nog zouden kunnen vergroten lijkt er geen aanleiding om de planologische mogelijkheden in te perken. Op enkele andere locaties betreft het zeer kleine aantallen.

3.7 Stadsdeel Zuidoost

Er is geen risico op vergroting van woonboten in stadsdeel Zuidoost.

4. Conclusie en advies

Het totaalbeeld voor heel Amsterdam is dat woonboten planologisch van soms complexe maar wel op de locatie toegesneden en adequate regelingen zijn voorzien. Daar waar er voor grotere aantallen boten nog mogelijkheden voor vergroting zijn is dat het geval als gevolg van een planologische afweging in het verleden en/of in gebieden waar veel verschillende boten door en bij elkaar liggen.

In stadsdeel Centrum is eventueel beperking van bestaande rechten te onderzoeken voor het cluster aan de Dijksgracht in het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade. In stadsdeel Oost zijn

dit de plangebieden Cruquius, Zeeburgerpad, Oostelijk havengebied Noord en Borneo Sporenburg. In de stadsdelen West en Zuid gaat het om Westerpark Zuid en Rivierenbuurt. In de stadsdelen Noord, Nieuw west en Zuidoost lijkt er geen aanleiding om tot beperking te komen of is er geen risico op vergroting.

In alle gevallen geldt dat een eventuele inperking van bestaande rechten vraagt om een zeer zorgvuldige afweging en voorbereiding. Per plangebied is hiervoor als basismateriaal een gedetailleerde inventarisatie ter plaatse, een gedetailleerde inventarisatie van verleende vergunningen en een stedenbouwkundige analyse nodig. Op basis hiervan kan vervolgens beoordeeld worden of het inderdaad wenselijk is tot beperking over te gaan. Indien dit zo blijkt te zijn, dan is met de beschreven aanpak een gedegen motivering beschikbaar om vervolgens de planologische regeling aan te gaan passen. Eventuele planschade is hierbij dan een aandachtpunt.