VERGADERING DAGELIJKS BESTUUR:	**dd 3 juni 2003**	**G/2003/**
VERGADERING COMMISSIE: RUIMTELIJKE ONTWIKKELING EN BEHEER C.A. (ROB)	**dd 17 juni 2003**	**G/2003/**
VERGADERING STADSDEELRAAD:	**dd 24 juni 2003**	**G/2003/**

Sector Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer

Onderwerp: Nota Woonbotenbeleid Zeeburg 2003

Gevraagde beslissing Dagelijks Bestuur:	**akkoord te gaan met de raadsvoordracht**
Gevraagd advies Commissie:	**advies uit te brengen**
Gevraagde beslissing Stadsdeelraad:	**akkoord te gaan met het besluit**
Meegezonden stukken:	**Afhandelingsadvies zienswijzen en inspraakreacties namens DB en verslag van de inspraakavond. Ligplaatsenkaart ligt ter inzage bij het bestuurssecretariaat. De ingekomen zienswijzen liggen ter inzage op het bestuurssecretariaat**
Intern advies:	**Ja**
Inspraak:	**Ja, vanaf 28 april 2003 t/m 27 mei 2003. Inspraakavond op 12 mei 2003**
Publicatieblad:	**Ja**
Persbericht:	**Ja**
Beslissing Dagelijks Bestuur:	**akkoord / aangehouden / ingetrokken**
Advies Commissie:	**positief / negatief / ter kennisname** 5.1, 2, e
Beslissing Stadsdeelraad:	**akkoord / aangehouden / ingetrokken** 5.1, 2, e

Behandelend ambtenaar:
C. Beerhorst/M. Manders

STADSDEEL ZEEBURG
gemeente Amsterdam

G/2003/
Raadsvoordracht
Amsterdam, 3 juni 2003
Onderwerp: Nota woonbotenbeleid Zeeburg 2003

Aan de Stadsdeelraad,

I Inleiding

In deze aanbiedingsnotitie bij de Nota Woonbotenbeleid Zeeburg, wordt beschreven binnen welke beleidsruimte het stadsdeel opereert bij het opstellen van woonbotenbeleid; er wordt stilgestaan bij het tot stand komen van de nota; het ambitieniveau van het stadsdeel wordt beschreven en tot slot wordt uitgebreid ingegaan op de hoofdpunten van discussie en de verschillen van inzicht tussen de vertegenwoordigers van de woonbotenbewoners en het stadsdeel. De nota zelf is sec en sterk toegespitst op het concrete instrumentarium.
Uiteindelijk wordt alleen de nota vastgesteld door de stadsdeelraad. Ter toelichting op het proces en op de redenen waarom sommige onderwerpen wel en andere niet in de nota aan bod komen, zal deze aanbiedingsnotitie opgenomen worden in de voordracht aan Bestuur en Raad van Zeeburg. Ook zal de aanbiedingsnotitie, als toelichting, deel uitmaken van de stukken die ter inzage liggen t.b.v. de inspraak op de nota.

II De beleidsruimte van het stadsdeel

Verordening op de Haven en het Binnenwater.[1]

Woonboten zijn er in Nederland al eeuwen. Het officiële woonbotenbeleid heeft in Nederland een geschiedenis die teruggaat tot 1918. In dat jaar zijn er voor het eerst regels opgesteld voor wonen op water. Deze regels waren opgenomen in de zogenaamde Wet op de Woonwagens en Woonschepen (WWW). De wet is sindsdien vele malen gewijzigd en werd in 1999 ingetrokken. Vanaf 1 maart 1999 is de Gemeenteraad bevoegd om bepalingen vast te stellen aangaande woonboten. Dit artikel is opgenomen in de Huisvestingswet.
In Amsterdam is regelgeving voor woonboten vastgelegd in de Verordening op de Haven en het Binnenwater (VHB). De VHB geldt voor de hele stad en vormt het raamwerk waarbinnen de stadsdelen hun eigen beleid kunnen invullen. Binnen de kaders van het VHB kan het stadsdeel zelf beleid formuleren/uitwerken. Bijvoorbeeld m.b.t. vergunningen, afmetingen van woonboten, onderscheid naar categorie, vervangen of verbouwen van woonboten e.a.

Waterplan Amsterdam[2]

Daarnaast heeft de Gemeenteraad eind 2001 het Waterplan Amsterdam vastgesteld. In het Waterplan legt de Raad een visie en strategie voor het water in Amsterdam neer. Het waterplan is uitgangspunt voor de plannen van waterbeheerders en stedenbouwkundigen en dient als richtlijn voor watergebruikers. Tevens geeft het plan input voor het Structuurplan Amsterdam.
In het waterplan zijn zes uitgangspunten voor woonbotenbeleid te vinden:

1. Beperkte groei van het aantal woonboten. Deze groei zal met name moeten plaatsvinden in nieuwe woongebieden aan het water.
2. Wonen op het water wordt gelijkwaardig aan wonen op de wal;
3. Wonen op het water moet een onderdeel worden van ruimtelijke plannen en bestemmingsplannen;
4. Woonboten zullen in de toekomst aan welstandscriteria moeten voldoen;
5. De kwaliteit van ligplaatsen wordt verbeterd;

---

[1] Verordening op de Haven en het Binnenwater, Gemeente Amsterdam, 15 juli 1995
[2] Waterplan Amsterdam, Water-het Blauwe Goud van Amsterdam, juni 2001

6. Er vindt een onderzoek plaats naar nieuwe woonvormen op het water zoals 'amfibisch wonen'.

Nota van Uitgangspunten Nieuwe Diep.[3]
Voor één deelgebied binnen stadsdeel Zeeburg zijn eerder al afspraken gemaakt die afwijken van de uitgezette beleidslijn in deze nota. Voor het gebied Nieuwe Diep is in 1999 de basis gelegd voor herontwikkeling door vaststelling van een Nota van Uitgangspunten. Onderdeel van de planvorming is dat t.b.v. ecologische en landschappelijke ontwikkeling van het gebied een belangrijk deel van de daar aanwezige woonboten, het gebied moet verlaten. Als alternatieven zijn IJburg en het Zeeburgereiland aangewezen. De woonboten die uit het gebied weg moeten, zijn daarom niet opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan dat voor dit gebied in procedure is. Een haalbaarheidsonderzoek dat het stadsdeel laat uitvoeren, dient als basis voor het beantwoorden van de vraag, hoe en onder welke voorwaarden verplaatsing zal worden voorgesteld aan de bewoners. De verplaatsingsregeling die hier voor het plangebied Nieuwe Diep uit voortkomt, zal wèl gestoeld zijn op de in de nota Woonboten beschreven uitgangspunten voor een dergelijke regeling.

III Het tot stand komen van de Nota.

Het huidige beleid van het stadsdeel ten aanzien van de woonboten is vastgelegd is de nota Wonen op Zeeburgs water uit 1996[4]. In het voorjaar van 2001 is een geactualiseerde versie van deze nota in bespreking geweest in het stadsdeel[5]. Die bespreking heeft niet geleid tot de vaststelling door de stadsdeelraad van een nieuwe nota.
De noodzaak te komen tot beleidsvernieuwing bleef echter. Het bestaande beleidskader kent een aantal tegenstrijdigheden en onvolkomenheden die in de dagelijkse praktijk tot lastige problemen voor woonbootbewoners leiden, met name bij vervanging en verbouwing.
De toenmalige wethouder Water heeft daarop voorgesteld om een overleg te starten met het inmiddels opgerichte Zeeburgs Woonboten Overleg (ZBO) om te proberen te komen tot een beleidsstuk dat kon rekenen op een breder draagvlak onder woonbootbewoners.
Dit overleg dat bestaat uit vertegenwoordigers van het ZBO en ambtenaren van het stadsdeel heeft sedert het najaar van 2001 een flink aantal keren vergaderd. Daarbij was een enkele keer ook de wethouder Water aanwezig.
In het overleg hebben alle denkbare onderwerpen en problemen die betrekking hebben op woonboten en wonen-op-water de revue gepasseerd. Er is veel tijd gaan zitten in het wederzijds uitleggen van standpunten. Ambtenaren bleken beperkte kennis te hebben van de (bureaucratische) ongemakken van, en van de passies voor het wonen op een boot. De woonbootbewoners lieten zich graag bijpraten over regelgeving rondom b.v. bestemmingsplannen, stadsvernieuwingsregelingen, de algemene wet bestuursrecht etc.
Het heeft veel tijd genomen om elkaars standpunten te begrijpen en om dichter bij elkaar te komen. De vertegenwoordigers van het ZBO, die ook op zich hadden genomen telkens hun achterban te informeren en bij de besprekingen te betrekken, hebben een groot aantal (vrijwilligers)uren geïnvesteerd. Binnen het stadsdeel is, woekerend met de beperkte formatieruimte voor dit onderwerp, gepoogd zo breed mogelijk mee te denken en deskundigheid te leveren.
In de zomer van 2002 waren alle meningen gewisseld. Over een aantal onderwerpen was overeenstemming bereikt, over sommige andere niet. Het moment was aangebroken om de nieuwe woonbotennota op te stellen en in de inspraak en besluitvorming te brengen.

Deze nota is een stuk geworden dat enerzijds gevoed is door de inbreng van woonbootbewoners. Anderzijds kan geconstateerd worden dat een aantal onderwerpen dat door woonbootbewoners van belang wordt geacht hierin niet, of niet op de manier zoals zij zich dat wensen, is geregeld. Dat heeft, naast de verschillen van inzicht die zijn blijven bestaan en die o.a. veroorzaakt worden doordat het stadsdeel alle belangen -zowel van wal als bootbewoners- moet wegen, ook te maken met het ambitieniveau van het stadsdeel.

---

[3] Nota van uitgangspunten Nieuwe Diep, stadsdeel Zeeburg, 1999
[4] Wonen op Zeeburgs water, woonbotenbeleid stadsdeel Zeeburg, oktober 1996
[5] Beter wonen op Zeeburgs Water, concept besproken in de commissie Wonen van stadsdeel Zeeburg en SDR in het voorjaar van 2001

IV Het ambitieniveau van het stadsdeel

Het stadsdeel kiest er voor met de Nota Woonbotenbeleid Zeeburg in de eerste plaats de hoofdzaken, die te maken hebben met de gelijkwaardigheid en rechtszekerheid rondom woonboten, duidelijk en beter te regelen. Andere wensen die door het ZBO ook naar voren zijn gebracht en die vooral te maken hebben met een vernieuwende rol die het stadsdeel zou kunnen spelen rondom het wonen-op-water, komen in deze Nota minder aan bod. Het intensieve overleg met het ZBO in het afgelopen jaar heeft geleerd dat het uitwerken van serieuze vernieuwingen in het beleid rondom wonen-op-water veel extra tijd, kennis en geld kost.

Er is op dit moment stedelijk veel in beweging op het gebied van water en woonboten. Zo is er opdracht gegeven door de Stedelijk Wethouder Water om de bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het water opnieuw in kaart te brengen en voorstellen te doen ter verbetering daarvan; zijn er aanzetten gedaan om te komen tot een meer toepasselijk welstandsbeleid voor woonboten; en zullen in het voorjaar van 2003 in de beleidsnota Monumenten & Archeologie aanbevelingen gedaan worden aan het College van B&W om de consequenties van roerende monumenten verder te onderzoeken. Ook heeft het College zich ten doel gesteld kaderstellende voorstellen te doen aangaande erfpacht op het water.

Hier liggen de mogelijkheden voor het stadsdeel om, met de beperkte stadsdeelmiddelen en mensen, bij te dragen aan beleidsvernieuwing.
Voor onderdelen zoals welstand, monumenten en ordening, kiest het Dagelijks Bestuur van Zeeburg er voor actief te participeren in de stedelijke werk-en stuurgroepen, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. De gezamenlijke inzet met diensten, collega-stadsdelen en een stedelijke vertegenwoordiging van woonbootbewoners kan tot een kwalitatief goed product en de gewenste beleidsvernieuwing leiden. De uitkomsten van deze discussies zullen vervolgens door de Stadsdeelbestuur besproken worden, waarna inspraak volgt. Na de uiteindelijke belangenafweging die de stadsdeelraad maakt, zal het beleid dat daar de uitkomst van is, worden toegevoegd aan de Nota Woonbotenbeleid Zeeburg.

V De hoofdpunten van discussie met vertegenwoordigers van het ZBO

In de overleggroep met vertegenwoordigers van het ZBO is een groot aantal onderwerpen aan de orde geweest. Hieronder staat, zeer beknopt, een aantal van de discussies weergegeven. Ze vormen het decor waartegen de beleidsnota tot stand is gekomen en geven inzicht in waarom en hoe sommige zaken wel en andere niet in de beleidsnota zijn opgenomen.

Visie
Woonbootbewoners verwijten de (lokale) overheid en dus ook het stadsdeel, onvoldoende visie te hebben op wonen-op-water.
Doorpratend leek dit gebrek vooral gevoeld te worden als het er om gaat aan te geven waar de kansen en ontwikkelingsmogelijkheden liggen voor wonen-op-water en hoe dat gestimuleerd kan worden. En ook hoe wonen-op-water als serieuze woonvorm bij nieuwbouw en vernieuwingsplannen kan worden opgenomen.
Dergelijke stukken liggen inderdaad niet voor het oprapen, maar in Amsterdam is een belangrijke stap gezet op dat terrein met de Nota "Waterplan Amsterdam, Water het Blauwe Goud van Amsterdam" , dat ook als input voor het structuurplan dient. Ook de plannen voor IJburg, met waterwoningen en nieuwe havens waar ook voor woonboten plaats is, laten zien dat er een kentering optreedt.
In Zeeburg zal, naast het opnemen van woonboten in bestemmingsplannen, ook als beleid worden gehanteerd dat bij alle (vernieuwings)plannen in gebieden met water, wonen-op-water integraal wordt meegewogen.
Dit legt een de basis voor een beter positie voor wonen-op-water.

Gelijkwaardigheid, rechtszekerheid
Een belangrijk terugkerend thema in de gesprekken was de gelijkwaardigheid tussen wonen-op-water en wonen-op-land. Die gelijkwaardigheid wordt al jaren beleden door zowel landelijke als lokale overheden, maar is er feitelijk niet. Woonboten zijn niet opgenomen in b.v. de Woningwet, de Huurprijzenwet, de Wet op de Individuele Huursubsidie en de Wet Bevordering Eigen Woningbezit. Ook sommige milieuwetgeving, zoals de Wet Geluidhinder is niet van toepassing op woonboten. En zo is er nog een groot aantal onderwerpen waarbij van feitelijke gelijkheid geen sprake is.

KORTE TOELICHTING VOORSTEL

AANLEIDING:	De vigerende Nota woonbotenbeleid dateert uit 1996 en is toe aan vernieuwing. Een eerdere poging in 2001 leidde niet tot de gewenste besluitvorming. Daarop is in een interactief proces met de woonbootbewoners de hele materie opnieuw in discussie gebracht. Dat heeft geleid tot het voorliggende concept.
ESSENTIE VOORSTEL:	Het woonbotenbeleid wordt geactualiseerd en meer toegesneden op de Zeeburgse situatie. Hoofdpunten van het beleid zijn: Woonboten worden opgenomen in de bestemmingsplannen, deze ruimtelijke inpassing maakt maatwerk, o.a. qua omvang en soort boot, mogelijk. Aan de woonbotennota wordt een ligplaatsenkaart gekoppeld die de positie regelt van vergunde boten die nog niet in een bestemmingsplan zijn opgenomen. Bij het verplaatsen van boten zal standaard gewerkt worden met een verplaatsingsregeling die rechten en plichten van woonbootbewoners en stadsdeel t.a.v. die specifieke verplaatsing regelt. De huidige standaard regeling voor vervanging en verbouwing wordt losgelaten en de nieuwe regeling wordt gekoppeld aan de mogelijkheden van het betreffende bestemmingsplan. Welstand blijft een daarbij een criterium. De huidige welstandseisen behoeven echter aanpassing. De mogelijkheden voor een wachtlijstregeling, een passantenregeling en een register van afwezigheid zullen worden onderzocht en desgewenst ingevoerd. Het stadsdeel zal actief bijdragen aan kwaliteitsbevorderende stedelijke ontwikkelingen m.b.t. woonboten –onverlet de eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het stadsdeel- b.v. op het gebied van monumentale schepen en welstandsbeleid.

Een belangrijk deel van die thema's valt echter niet binnen de bevoegdheid van het Stadsdeel. Of ze zijn, zolang er geen stedelijke of landelijke regeling voor is, financieel onuitvoerbaar voor het stadsdeel. Dat betekent dat met de Nota slechts die onderwerpen aangepakt kunnen worden die onder de directe bevoegdheid van het stadsdeel vallen. Stadsdeel en ZBO zijn het er over eens dat het positief is dat het stadsdeel de thema's, die wel binnen haar mogelijkheden liggen, oppakt.

Soorten boten
Binnen regelgevend Amsterdam is een gebruikelijk onderscheid dat tussen schepen, vaartuigen en arken. Bij schepen wordt dan aan originele (bedrijf)schepen gedacht, die in gebruik zijn genomen als woning en aan de buitenzijde beperkt zijn aangepast. Vaartuigen zijn veelal scheepscasco's met een niet originele opbouw. Arken zijn vaak (betonnen) bakken met daarop een veelal doosvormige woning. Arken varen niet. De invalshoek bij deze onderverdeling is ruimtelijk: wat zie je?
Woonbootbewoners geven er de voorkeur aan een onderscheid te maken tussen varend, noodzakelijkerwijs verplaatsbaar en niet noodzakelijkerwijs verplaatsbaar. Zij kijken meer vanuit de mogelijkheden van de boot. Ze beogen een indeling die leidt tot praktische bestuurlijk handvatten: b.v. welke boot kun je wel/niet achter welke brug leggen.
In de overleggroep kwam dit punt herhaaldelijk terug. Het heeft niet geleid tot eensgezindheid.

Belangrijk argument voor het stadsdeel om in grote lijnen vast te houden aan de bestaande indeling is dat de meer ruimtelijk georiënteerde definiëring beter past bij het instrument bestemmingsplan dat een centrale rol gaat spelen in de bepaling waarom, waar, welke woonboten mogen liggen. Ook de welstandscriteria zoals die op dit moment gehanteerd worden, passen goed bij dat onderscheid. Daar vallen n.l. de woonschepen niet onder en de overige woonboten wel.
Verder geldt een praktisch argument. Woonschepen worden veelal positiever gewaardeerd uit oogpunt van ruimtelijke inpassing en welstand dan overige woonboten en daarom worden locaties eerder aanvaardbaar gevonden voor woonschepen dan voor de overige woonboten het geval is. Mèt het onderscheid maken dus meer locaties kans om in beeld te komen als geschikt voor wonen-op-water dan zonder.

Betrokkenen zijn het er over eens dat er op de grens van elk onderscheid tussen soorten of typen woonboten een grijs gebied ligt wat in de praktijk aanleiding kan geven tot problemen. Geprobeerd moet worden, door transparante motivatie van besluiten, dat grijze gebied zo klein mogelijk te maken.

Een nieuw fenomeen is het nabouwen van oude scheepstypen met nieuwe materialen. Dit zijn dan geen van origine varende schepen, maar ze hebben op het eerste gezicht wel het uiterlijk van een woonschip. Vanuit het gezichtspunt van de woonbootbewoners is dit een ongewenste ontwikkeling. Men voorziet dat dit op den duur zou kunnen leiden tot "rijtjesboten": allemaal dezelfde boten, afgestemd op de maximaal toegestane maatvoering. Dit kan ten koste gaan van de ruimte voor historische boten.
Het stadsdeel is hierover minder pessimistisch gestemd en ziet ruimtelijk weinig problemen. Maar omdat in deze nota gekozen is voor een strikte definitie van woonschip (waarin is opgenomen dat een woonschip "een van origine varend schip" moet zijn) om ondubbelzinnig onderscheid te kunnen maken tussen woonschepen en overige woonboten, vallen deze nieuwbouwboten onder de categorie overige woonboten. Zij zullen dus in maatvoering en welstandseisen aan de regels voor overige woonschepen moeten voldoen. Dat neemt een deel van de genoemde bezwaren weg.

Al met al ziet het stadsdeel onvoldoende aanleiding om op een andere soort indeling over te gaan.

Monumentale boten
Veel woonbootbewoners wonen op hun hobby. Zij zijn liefhebbers. Een belangrijke wens is dat het stadsdeel een veel actievere, stimulerende rol gaat spelen m.b.t. monumentale schepen: ligplaatsen creëren, faciliteiten regelen, subsidies verstrekken etc. In tegenstelling tot onroerende monumenten is er voor monumentale schepen niets geregeld.
Alhoewel het stadsdeel hier sympathiek tegenover staat, ziet het geen mogelijkheden om hier op dit moment concreet beleid voor te formuleren en uit te voeren. De mensen en de middelen ontbreken daarvoor.

Wel is uitgezocht wat de stand van zaken is rondom monumentale schepen in Amsterdam[6] en daarbij is gebleken dat Bureau Monumenten en Archeologie, onderdeel van de Gemeentelijke Dienst Amsterdam Beheer in 2003 met een aanbeveling zal komen m.b.t. het inventariseren van monumentale schepen, buiten de Binnenstad. Mogelijk kan het stadsdeel aansluiten op aanbevelingen van deze dienst.

In Zeeburg wordt nu m.b.t. monumentale schepen gebruik gemaakt van de diensten van de centrale Commissie Historische Schepen.[7]
Enige doel van beoordeling door de Commissie op dit moment is toestemming te verlenen voor schepen die groter zijn dan de toegestane maat. Nu de toegestane maat van woonboten eenduidig zal worden geregeld in bestemmingsplannen, en dat zal gebeuren met inachtneming van de ruimtelijke mogelijkheden in het betreffende gebied, is een dergelijke uitzonderingsregel niet meer nodig. Immers waar een gebied geschikt is voor grotere schepen zal dat al in het bestemmingsplan worden opgenomen. Het stadsdeel zal, na inwerkingtreding van de nieuwe nota, woonschepen die groter zijn dan de nu toegestane maten, slechts toetsen aan de regels van het bestemmingsplan ter plaatse. De Commissie Historische Schepen zal dan door het stadsdeel niet meer ingeschakeld worden voor adviezen over de mate van historiciteit t.b.v. vergunningverstrekking bij afwijkende maatvoering.

Welstand
Rondom Welstand zijn twee belangrijke discussiepunten. Het eerste betreft de vraag of de gemeente überhaupt gerechtigd is welstandseisen te stellen aan woonboten. Woonbootbewoners bestrijden dit. Zij geven aan dat de huidige welstandswetgeving zich bewust beperkt tot woningen en staanplaatsen. Het stadsdeel heeft e.e.a. nog eens nagetrokken en is tot de conclusie gekomen dat de gemeente, in casu het stadsdeel, gerechtigd is om welstandseisen te stellen. Artikel 124 van de Grondwet geeft de Gemeenteraad de mogelijkheid tot het opstellen van gemeentelijke verordeningen. In artikel 108, 121 en 149 van de Gemeentewet is vervolgens vastgelegd dat het gemeentebestuur de bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente heeft. Dat betekent dat de gemeente Amsterdam -hier gebeurt in de VHB, artikel 2.11- mag bepalen dat een welstandscommissie en welstandscriteria kunnen worden in-en opgesteld. Het stellen van welstandseisen gebeurt dus niet op grond van de Woningwet zoals bij woningen, maar op grond van de VHB.
Daarnaast, en daar zit de meeste pijn, vinden de woonbootbewoners de huidige welstandsregels[8] van de Gemeente Amsterdam slecht en willekeurig.
Stadsdeel en woonbootbewoners zijn het er over eens dat de huidige criteria niet goed werken. En alhoewel welstandsregels altijd een zekere subjectiviteit inhouden over wat mooi of lelijk is, ligt willekeur op de loer. Ook stedelijk is dit erkend. Recent is een eerste stedelijke bijeenkomst geweest met alle betrokken partijen, die een aanzet geeft tot het vernieuwen van de welstandsregels.

---

[6] Het is niet mogelijk om een monumentaal schip de status van rijksmonument te geven. De Monumentenwet 1988 kent namelijk alleen de mogelijkheid om onroerende bouwwerken, ouder dan 50 jaar, de status van rijksmonument te geven. Hier zal de komende jaren geen wijziging in komen. Het is, op dit moment, ook niet mogelijk om in Amsterdam een schip de status te geven van gemeentelijk monument. Ook de gemeentelijke monumentenverordening van Zeeburg kent die mogelijkheid niet. Om dit mogelijk te maken moet de monumentenverordening dus worden aangepast. In andere steden is dit wel gebeurd. Utrecht heeft zijn verordening aangepast, maar nog niets geplaatst. Gouda, Elburg en Den Haag om enkele steden te noemen hebben wel een lijst van roerende monumenten. Daar staan schepen op, maar ook trams en bussen.
Probleem is echter dat het monument kan verdwijnen: men rijdt of vaart ermee de gemeentegrens over en de betreffende gemeente heeft een monument minder. Dit laatste is zeker van belang als de gemeente subsidie verleent om een schip of een bus te restaureren. Daarom worden vaak, i.p.v. subsidies, faciliteiten aangeboden, zoals goed advies, een mooie ligplaats (museumhaven) en een goed geoutilleerde werf. Naast de monumentenlijst is er ook het Register van Varende Monumenten. Hier komen die monumentale schepen in, die voldoen aan landelijk gestelde eisen. Dit kan ook een basis zijn voor faciliteitenverlening.

[7] De Commissie Historische Schepen is door de Gemeenteraad van Amsterdam ingesteld om adviezen te geven over pleziervaartuigen langer dan 12 meter (hier niet aan de orde) en over schepen die langer zijn dan in de vervangingsrichtlijnen van de centrale stad uit 1996, is toegestaan.
[8] Vaststelling welstandscriteria voor woonvaartuigen en arken, 12/06/1996

Uit praktische overwegingen kiest het stadsdeel er nu voor, in afwachting van de uitkomst van dit proces, de bestaande regels te blijven hanteren. Dit omdat het stadsdeel niet, ook niet tijdelijk, zonder welstandsregels wil opereren. Wel heeft het stadsdeel een limiet gesteld aan het wachten op stedelijke richtlijnen. Eind 2003 zal het stadsdeel beslissen of er noodzaak is (gegeven de inhoud en/of termijn waarop nieuwe stedelijke adviesrichtlijnen zijn te verwachten) op korte termijn zelf richtlijnen op te stellen.

Maatvoering van boten
Een ander discussiepunt is de maatvoering.Twee soorten problematiek zijn hier aan de orde (verschillen in regelgeving en maatsoort). Het eerste probleem lijken we te hebben opgelost. Het tweede meningsverschil is blijven bestaan.

Een belangrijk pijnpunt in de afgelopen jaren lag in de verschillen die er bestonden tussen de diverse regelgevingen in Zeeburg. De toegestane maten in "Wonen op Zeeburgs Water", in de "Vervangingsrichtlijnen" en in de diverse bestemmingsplannen wijken van elkaar af. Daardoor komt het voor dat men volgens de ene regelgeving voldoet aan de voorwaarden terwijl dat volgens de andere regelgeving niet toegestaan is. Met name bij verbouwingen en vervangingen leidt dit regelmatig tot voor woonbootbewoners ongewenste situaties. Door het maatwerk dat straks per locatie geleverd wordt en door het op elkaar afstemmen van de diverse regelgeving, verdwijnt dit probleem. Een belangrijke bron van conflicten tussen stadsdeel en woonbootbewoners is daarmee opgelost.

Het meningsverschil dat resteert is de maatsoort.
Het stadsdeel geeft er de voorkeur aan om met lengte-breedte-en hoogtematen te blijven werken, omdat dat het beste aansluit op de methodiek in bestemmingsplannen. In een bestemmingsplan moet bij de omschrijving van objecten een voor iedereen duidelijk "inzicht ontstaat in de mogelijke eindvormen". Met andere woorden: men moet niet voor verrassingen kunnen komen te staan. Duidelijkheid over met name de hoogte, maar ook lengte en breedte van toegestane objecten in een gebied, is dan van belang.
De voorkeur van vertegenwoordigers van woonbootbewoners is om te werken met volumematen of tonnages. De reden voor de voorkeur van woonbootbewoners voor deze alternatieve maatvoeringen is enerzijds gelegen in de wens om eenvormigheid te voorkomen. Dit argument geldt met name "overige woonboten". Anderzijds zijn de ervaringen met lengte-breedte-en hoogte maten in de praktijk niet altijd positief, omdat vooral schepen, maar ook vaartuigen zich niet makkelijk laten vatten in rechthoekige afmetingen. Dat geeft veel gesteggel op de vierkante centimeter met name bij verbouwing en vervanging.
Het stadsdeel vindt echter dat het werken met tonnages of volumematen onvoldoende duidelijkheid geeft over de mogelijke eindvormen en daarom onvoldoende rechtszekerheid geeft aan omwonenden.

Verplaatsen van boten
Regels rondom het verplaatsen van boten worden door het ZBO erg belangrijk gevonden. Het steekt woonbootbewoners erg dat over het verplaatsen van woonboten veel lichtvaardiger wordt gedaan dan wanneer mensen aan de wal b.v. moeten verhuizen in het kader van stadsvernieuwing. Gedwongen verplaatsen is vergelijkbaar met gedwongen verhuizen, is hun stelling.
Het stadsdeel deelt dit standpunt. Jurisprudentie laat ook zien dat tegenwoordig aan verplaatsing scherpere voorwaarden worden gesteld. De z.g. Schipholregeling (waarbij woonboten weg moeten uit een gebied in verband met de geluidshinder) geeft woonbootbewoners rechten die vergelijkbaar zijn met de onteigeningswetgeving voor onroerend goed. Ook het gegeven dat woonbootbewoners aan steeds meer voorzieningen en regelgeving gebonden raken, die hun boot verbindt met de plaats waar zij ligt (water, energie, riolering, erfpacht etc) pleit voor dit standpunt.
In de nota is dan ook een aantal onderwerpen opgenomen die in een verplaatsingsregeling moeten worden vastgelegd, voordat tot verplaatsingen kan worden overgegaan. De eerder genoemde Schipholregeling is daarbij een goed voorbeeld.
Alle verplaatsingen in het kader van de afronding van de Havenatlas zullen overigens nog door de centrale stad worden afgehandeld, conform de bestaande afspraken met de woonbootbewoners.

Concluderend:
Al met al legt het Dagelijks Bestuur de Nota voor in de overtuiging dat deze een verbetering van de positie van woonbootbewoner in stadsdeel Zeeburg bewerkstelligt en dat een groot deel van de vooral

dagelijkse knelpunten in het woonbotenbeleid er mee kan worden opgelost. Tegelijkertijd is ook de positie van omwonende walbewoners gewaarborgd. Het stadsdeel zal verder op stedelijk niveau een bijdrage leveren aan de gewenste verdere kwalitatieve verbeteringen van onderdelen van het woonbotenbeleid.
De beslispunten die met deze nota worden voorgelegd betreffen in hoofdzaak de volgende onderwerpen:

Woonboten worden opgenomen in de bestemmingsplannen, deze ruimtelijke inpassing maakt maatwerk, o.a. qua omvang en soort boot, mogelijk.
Aan de woonbotennota wordt een ligplaatsenkaart gekoppeld die de positie regelt van vergunde boten die nog niet in een bestemmingsplan zijn opgenomen.

Bij het verplaatsen van boten zal standaard gewerkt worden met een verplaatsingsregeling die rechten en plichten van woonbootbewoners en stadsdeel t.a.v. die specifieke verplaatsing regelt.

De huidige standaard regeling voor vervanging en verbouwing wordt losgelaten en de nieuwe regeling wordt gekoppeld aan de mogelijkheden van het betreffende bestemmingsplan. Welstand blijft een daarbij een criterium. De huidige welstandseisen behoeven echter aanpassing.

De mogelijkheden voor een wachtlijstregeling, een passantenregeling en een register van afwezigheid zullen worden onderzocht en desgewenst ingevoerd.

Het stadsdeel zal actief bijdragen aan kwaliteitsbevorderende stedelijke ontwikkelingen m.b.t. woonboten –onverlet de eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het stadsdeel- b.v. op het gebied van monumentale schepen en welstandsbeleid.

Aanvullend beleid over erfpacht en -daarmee samenhangend- precario wordt opgesteld wanneer de centrale stad zou besluiten erfpacht in te voeren.

TOT SLOT ZIJN ER TWEE AANVULLINGEN TEN OPZICHTE VAN DE CONCEPTNOTA. ALLEREERST WORDT OPGEMERKT DAT DE MATEN ZOALS DIE OP DE VERGUNNING STAAN BEPALEND ZIJN VOOR DE EVENTUELE VERVANGINGSVERGUNNING EN NIET DE GESCHATTE MATEN VAN DE LIGPLAATSENKAART. DE TWEEDE AANVULLING HEEFT BETREKKING OP DE SPECIALE LIGPLAATSENVERGUNNING, DEZE MOET ZIJN AANGEVRAAGD BINNEN EEN JAAR NA VASTSTELLING VAN DEZE NOTA.

STADSDEEL ZEEBURG
gemeente Amsterdam

G/2003/

dinsdag 3 juni 2003

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zeeburg:

gezien het voorstel van de stadsdeelwethouder

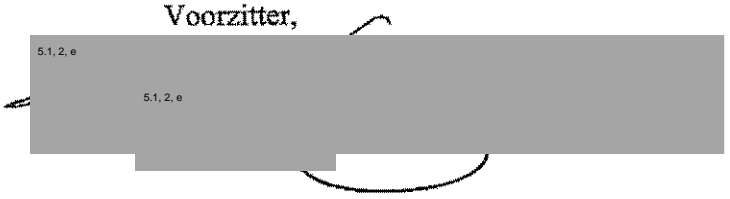
BESLUIT

I In te stemmen met de reactienota
II In te stemmen met de raadsvoordracht nota woonbotenbeleid Zeeburg 2003

Stadsdeelsecretaris,



Voorzitter,



STADSDEEL ZEEBURG
gemeente Amsterdam

G/2003/

dinsdag 24 juni 2003

De Stadsdeelraad van het stadsdeel Zeeburg:

gezien de raadsvoordracht van het Dagelijks Bestuur inzake de nota woonbotenbeleid Zeeburg 2003

BESLUIT

I In te stemmen met de nota woonbotenbeleid Zeeburg 2003

Griffier,

5.1, 2, e

Jo n

Voorzitter

5.1, 2, e

Binnen **zes weken** na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt kan een belanghebbende een **gemotiveerd** bezwaarschrift indienen bij de Stadsdeelraad van het stadsdeel Zeeburg, Postbus 380, 1000 AJ Amsterdam.

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan: Abjz; dienst Binnenwaterbeheer; Zeeburgs Boten Overleg

Woonbotenbeleid Zeeburg 2003

Wonen op het water is al eeuwenlang niet weg te denken uit Amsterdam. Woonboten en andere woningen op het water leveren een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en sociale veiligheid in de stad, aan de differentiatie van het woningaanbod, aan de veelzijdigheid van woonvormen en aan de visuele waarde van het water voor de stad [9]

Hoofdstuk I
Inleiding en wettelijk-en beleidskader

Inleiding
In stadsdeel Zeeburg liggen meer dan driehonderd woonboten op zeer uiteenlopende locaties, met de komst van IJburg zal dit aantal nog substantieel groeien. In deze nota wordt, binnen de beleidsvrijheid die het stadsdeel heeft, het beleid t.a.v. die woonboten uiteengezet. In hoofdstuk één wordt kort ingegaan op het wettelijk-en beleidskader. In hoofdstuk twee wordt het Zeeburgs beleid geformuleerd. Dat beleid wordt in hoofdstuk drie uitgewerkt met het benoemen van instrumenten. Een aantal van die instrumenten zal na vaststelling van de nota, nog worden vertaald in concrete regelingen. Hoofdstuk vier gaat in op de financiële consequenties van de nota.

Wettelijk- en beleidskader
In Amsterdam is regelgeving voor woonboten in de Verordening op de Haven en het Binnenwater (VHB[10]) vastgelegd. De VHB geldt voor de hele stad en vormt het raamwerk waarbinnen de stadsdelen hun eigen beleid kunnen invullen. M.b.t. woonboten is een beperkt aantal onderdelen van de VHB op de A-lijst[11] geplaatst, het meeste beleid is stadsdeelbevoegdheid.
Daarnaast heeft de Gemeenteraad eind 2001 het Waterplan Amsterdam vastgesteld. In het Waterplan legt de Raad een visie en strategie voor het water in Amsterdam neer. Het Waterplan is uitgangspunt voor de plannen van waterbeheerders en stedenbouwkundigen en dient als richtlijn voor watergebruikers en als input voor het Structuurplan van Amsterdam. Het stadsdeel wordt geacht rekening te houden met de uitgangspunten van het Waterplan bij het vaststellen van haar beleid.

---

[9] Waterplan Amsterdam, Water-het Blauwe Goud van Amsterdam, visie en strategie juni 2001, blz 21
[10] Verordening op de Haven en het Binnenwater, Gemeente Amsterdam, 15 juli 1995
[11] Op de A-lijst staan de bevoegdheden die de centrale stad niet heeft gedecentraliseerd aan de stadsdelen.

Hoofdstuk II
Het woonbotenbeleid van het stadsdeel.

Inleiding
Hoofdpunten van beleid voor wonen-op-water zijn: gelijkwaardigheid, rechtszekerheid, integrale opname in ruimtelijk beleid en maatwerk. Daarnaast beoogt het beleid eenvoudig te zijn: alleen te regelen wat noodzakelijk is en niet al elders is geregeld.

Gelijkwaardige positie, opname in ruimtelijke plannen
Startpunt van beleid is dat wonen op het water beschouwd wordt als een volwaardige woonvorm, gelijkwaardig aan wonen op het land. Voor zo ver binnen de macht en mogelijkheden van het stadsdeel ligt, worden regelgeving en voorzieningen daarop afgestemd.
Om deze gelijkwaardige positie vorm te geven, wordt wonen op water integraal onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen.
Een belangrijke consequentie van dit uitgangspunt is dat er in deze nota geen uniforme afspraken vastgelegd worden over de toegestane maatvoering en bootsoort per gebied. Toegestane soorten en maten worden opgenomen in de bestemmingsplannen en kunnen per plangebied verschillen.[12]
Tweede belangrijke uitgangspunt is dat bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen uitgegaan wordt van het huidige woonbotenbestand met een ligplaatsvergunning. Veel woonboten in het stadsdeel liggen er al lang, soms tientallen jaren. Dat ze niet allemaal in bestemmingsplannen zijn opgenomen, komt veelal doordat daar in het verleden door de overheid niet eenduidig mee werd omgegaan. Inzet is om dat recht te zetten.

Ligplaatsen en erfpacht
Woonboten hebben over het algemeen een vaste ligplaats. De basis van rechtszekerheid voor woonbootbewoners ligt in de koppeling van die ligplaats aan een ligplaatsvergunning.
Het stadsdeel streeft een eenduidig, handhaafbaar en rechtszeker systeem na. Dat houdt in dat het stadsdeel onnodige ongelijkheden in het vergunningsstelsel zal opheffen en woonboten die niet voor een ligplaatsvergunning in aanmerking komen zal verzoeken het stadsdeel te verlaten. Het stadsdeel zal, indien nodig, dwangmiddelen inzetten (dwangsom, bestuursdwang).

- Nieuwe ligplaatsen

Het stadsdeel geeft op korte termijn geen nieuwe ligplaatsen uit, behoudens voor de plaatsen die na afronding van de verplaatsingen in het kader van de uitvoering van de Havenatlas, resteren aan de Panamakade. Deze plaatsen zijn al opgenomen in het betreffende bestemmingsplan.
Voor het toewijzen van deze ligplaatsen en voor mogelijke nieuwe plaatsen in de toekomst, zal het stadsdeel een wachtlijst-en toedelingsregeling ontwerpen.
Of en waar er in de toekomst nieuwe ligplaatsen zullen bijkomen is afhankelijk van nieuwe ruimtelijke plannen in stadsdeel Zeeburg, die in het kader van stadsvernieuwing, verdichting of uitbreiding kunnen ontstaan. Wanneer dergelijke plannen gemaakt worden, zal wonen-op-water als gelijkwaardige woonvorm meegenomen worden in de planontwikkeling.
Overigens zullen bij het creëren van nieuwe ligplaatsen ook altijd nautische (is het water veilig en geschikt om met boten in te liggen, is er geen hinder voor het scheepvaartverkeer etc) afwegingen een belangrijke rol spelen.

- Erfpacht

Met betrekking tot erfpacht op het water zal het stadsdeel de stedelijke besluitvorming en richtlijnen afwachten. Zie noot[13].

Het uitgeven in erfpacht op IJburg is een stedelijke bevoegdheid, aangezien het ontwikkelen van IJburg een Groot Stedelijk Project[14] is. Het is nog onduidelijk hoe en wanneer het systeem van erfpacht op het water door de centrale stad op IJburg wordt ingevoerd en wat dat betekent voor het

---

[12] Dit is een belangrijk verschil met de huidige nota Wonen op Zeeburgs Water. Daarin wordt uitgegaan van de Vervangingsrichtlijnen 1996, die maximale maten aangeven, ongeacht de ligplaats.
[13] In het Bestuursakkoord PvdA, GroenLinks, D66 Zeeburg 2002-2006, blz 5 is opgenomen dat bij invoering van een systeem van erfpachtinvoering op basis van vrijwilligheid, het stadsdeel hieraan zal deelnemen
[14] Aanwijzing GSP Nieuw Oost en Zeeburgereiland, Gemeenteraad Amsterdam, 1991

systeem van ligplaatsvergunningen. Indien nodig zal aanvullend beleid worden opgesteld door het stadsdeel. Die aanvulling wordt onderdeel van deze beleidsnota.

- Aanleggen[15]

Aan kades die voor woonboten bestemd zullen worden, zal het stadsdeel aanlegmogelijkheden realiseren (b.v. palen, bolders of openbare steigers).

- Bijbehorende voorzieningen[16]

In de bestemmingsplannen zal worden opgenomen dat er "bijbehorende voorzieningen" bij een woonboot zijn toegestaan. Deze bijbehorende voorzieningen vallen in het VHB over het algemeen onder artikel 2.17 lid 2. Hiervoor is geen ontheffing op grond van het VHB noodzakelijk.

- Terrassen en drijvende tuinen

In de bestemmingsplannen zal worden opgenomen of en tot welke maat drijvende tuinen en terrassen (voor woonboten) toegestaan worden. Het stadsdeel wil tegemoet komen aan de behoefte aan een buitenruimte, te vergelijken met bv een balkon op de wal. Voor het aanvragen en toetsen van terrassen en drijvende tuinen, zullen nadere procedures worden opgesteld. Er is in ieder geval een ontheffing nodig van artikel 2.17 VHB. Die ontheffing kan worden gegeven wanneer de aanvraag voldoet aan de vereisten van het bestemmingsplan, het terras of de drijvende tuin nautisch aanvaardbaar is en (voor zo ver wettelijk vereist) een bouwvergunning is verstrekt.

- Oeverbestemming en gebruik

Ook de bestemming en het gebruik van de oever waaraan een woonschip ligt, wordt geregeld in het bestemmingsplan. Voor e.v. gebruik van oevers voor privé-doeleinden zullen de in het stadsdeel gebruikelijke contracten en regelingen voor het gebruik of in gebruik nemen van openbare ruimte gelden.

- Afwezigheid en passanten

Veel woonboten zijn varend. Dat is één van de charmes van het wonen op een boot. Dat betekent in de praktijk dat woonbootbewoners er regelmatig op uit trekken met hun boot. Hun ligplaats is dan tijdelijk verlaten. Anderzijds kan het voorkomen dat woonboten als bezoeker voor korte tijd willen afmeren bij een Zeeburgse woonboot. In het kader van een adequate handhaving is het nuttig te onderzoeken of hiervoor een regeling getroffen kan worden.

Soorten boten

De definitie van een woonboot[17] is voorgeschreven in het VHB. Stadsdeel Zeeburg maakt daarbinnen een onderverdeling: enerzijds woonschepen[18] en anderzijds overige woonboten,[19] zijnde de voormalige categorieën woonvaartuigen en woonarken. Er wordt onderscheid gemaakt omdat woonschepen enerzijds en de overige woonboten anderzijds, dermate verschillend van vormgeving kunnen zijn dat qua maatbepaling, maatvoering en welstand gedifferentieerde regelgeving nuttig en soms nodig is.

---

[15] In geval van het realiseren van nieuwe plaatsen, zorgt het stadsdeel er voor dat een boot aan de kade, wal, openbare steiger of aan een meerpaal in het water, vastgelegd kan worden. Voorzieningen om aan de wal te komen zijn voor rekening van de bewoner. Vergelijkbaar met een tuinpad bij een woning. Dat wordt, tot aan de openbare weg, aangelegd op kosten van de bewoner.

[16] Bijbehorende voorzieningen zijn zaken zonder welke het gebruik van een woonboot als woning niet goed mogelijk is, zoals een bijboot, steiger, een loopplank en een klein onderhoudsvlot. (zie ook artikel 2.17 VHB) Een bijboot is een klein vaartuig dat behoort bij een woonboot en bestemd of geschikt is voor het onderhoud of het kunnen bereiken van de woonboot.

[17] Woonboot (volgens VHB); een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf.

[18] Een woonschip is een woonboot die aan romp en opbouw herkenbaar is als een van origine varend schip met een authentieke opbouw. De herkenbaarheid van het vaartuig kan zich manifesteren in de aanwezigheid van een originele stuurhut, een roer, gangboorden, mast, zwaarden of een grotendeels intacte luikenkap.

[19] Overige woonboten zijn alle niet-woonschepen (voorheen onderscheiden in: woonvaartuigen en woonarken)

Het onderscheid laat onverlet dat op, locaties die daarvoor geschikt zijn, in bestemmingsplannen opgenomen kan worden dat de verschillende soorten woonboten –e.v onderling inwisselbaar- zijn toegestaan.

Waterwoningen of drijvende woningen worden in deze nota (nog) niet besproken. Op IJburg zijn wel drijvende woningen gepland en opgenomen in het bestemmingsplan[20] dat door de centrale stad in het kader van het grootstedelijk project is opgesteld. Mogelijk is op termijn aanvullend beleid van het stadsdeel nodig om een helder onderscheid te kunnen maken tussen drijvende woningen en woonboten.

Maatvoering
De bestaande definiëring d.m.v. hoogte-, breedte- en lengtematen voldoet in de praktijk (mits de diverse regelgeving goed op elkaar is afgestemd) en wordt gecontinueerd. Het sluit goed aan op de algemene wijze van maatvoering in bestemmingsplannen. Door middel van het bestemmingsplan kan maatwerk per locatie worden geleverd. Op daarvoor geschikte locaties kan liggelegenheid geboden worden aan grotere woonboten.

Verplaatsingen
Uitgangspunt is dat wanneer er gedwongen verplaatsingen voorgesteld worden voor woonboten met een ligplaatsvergunning, er gewerkt wordt met een z.g. verplaatsingsregeling. Daarin worden vooraf rechten en plichten van Stadsdeel en woonbootbewoners aangaande een voorgenomen verplaatsing vastgelegd. Zonder regeling, geen verplaatsingen.

Vervanging en verbouwing
Met vaststelling van de beleidsnota Woonboten Zeeburg wordt de huidige Vervangingsregeling vervangen door een regeling waarin aangegeven wordt dat vervanging en verbouwing van boten met een ligplaatsvergunning voortaan is toegestaan binnen de regels in het betreffende bestemmingsplan. Daarnaast worden enkele reeds bestaande voorwaarden, zoals de welstandstoets, gehandhaafd. De voorwaarden staan verwoord is hoofdstuk 3 van deze nota Woonboten.

Welstand
Het stadsdeel vraagt in voorkomende gevallen advies van de Stedelijke Welstandscommissie op basis van de bestaande stedelijke welstandscriteria.[21] Vooralsnog wordt dit beleid voortgezet. Er is inmiddels een stedelijk initiatief om te komen tot nieuwe richtlijnen voor Welstand. Wanneer het stadsdeel zich voldoende kan vinden in die nieuwe richtlijnen zal daarop worden aangesloten door Zeeburg. Wanneer die richtlijnen niet aansluiten bij de opvattingen van het stadsdeel en/of niet tijdig gereed komen, zal het stadsdeel eigen richtlijnen ontwikkelen. Aangezien er veel onvrede is met de bestaande richtlijnen, zal het stadsdeel uiterlijk eind 2003 hierover een nader standpunt bepalen.

Bedrijf aan boord
Het is, net als bij woningen op de wal, toegestaan om een bedrijf aan huis te hebben. In de nota Woningonttrekking Zeeburg is vastgelegd dat partiële onttrekking voor het uitoefenen van een beroep, ambt of praktijk aan huis, met behoud van de woonfunctie, toegestaan is tot maximaal 40% van het woonoppervlak. Deze richtlijnen voor partiële onttrekking wordt overgenomen voor woonboten. In de betreffende bestemmingsplannen wordt het uitoefenen van een beroep, ambt of praktijk aan huis in woonboten, net als in woningen, toegestaan.

Handhaving.
Veel bestaande problemen rondom woonboten hangen samen met onduidelijke of tegenstrijdige regelgeving en gebrek aan handhaving in het verleden. Woonbootbewoners weten daardoor soms niet precies waar zij aan toe zijn. Er ontstaan gemakkelijk situaties waarin de ene woonbootbewoner zich ten opzichte van de ander onrechtvaardig of willekeurig behandeld voelt door de (lokale) overheid. Ook voor omwonenden is het vaak moeilijk vast te stellen wat nu wel en wat niet is

[20] Daar gehanteerde definitie: drijvende woning is een woning in de zin van de Woningwet die drijft op het water
[21] Vaststelling welstandscriteria voor woonvaartuigen en woonarken, gemeente Amsterdam 12 juni 1996, advies wordt gevraagd bij vervanging of verbouwing van woonboten uit de categorie "overige woonboten" (woonarken-en vaartuigen)

toegestaan. Draagvlak voor beleid ontstaat als het beleid duidelijk is en bovendien gehandhaafd wordt. Het stadsdeel zal een consequent handhavingsbeleid voeren.

Overleg
Het wonen op een boot blijft een bijzondere, relatief beperkt voorkomende woonvorm. Een woonvorm met bijzondere kenmerken, die lang niet bij iedereen even goed bekend zijn. Het is daarom van belang om bij beleidsvoorstellen vooraf informatief te overleggen met (vertegenwoordigers van) woonbootbewoners. Dit zal de kwaliteit van de beleidsvoorstellen ten goede komen. Afhankelijk van het onderwerp kunnen vertegenwoordigers, deskundigen of betrokkenen van de locatie zelf, daartoe uitgenodigd worden. Daarnaast zijn de binnen het stadsdeel vastgestelde inspraakregels van toepassing.

Niet regelen wat elders geregeld is
In deze nota worden alleen die zaken geregeld die binnen de bevoegdheid van het stadsdeel vallen en niet al elders zijn vastgelegd. Dat betekent dat in deze nota geen aparte aandacht wordt besteed aan b.v.milieuregelgeving (b.v. riolering, vervuiling oppervlaktewater etc), brandveiligheidsregelgeving enz. Er is op deze gebieden voldoende algemene regelgeving om het dagelijks handelen en de handhaving op te baseren.

Hoofdstuk III
Instrumenten ter realisering van het woonbotenbeleid.

Inleiding
In dit hoofdstuk worden de beleidsuitspraken zoals geformuleerd in het voorgaande hoofdstuk uitgewerkt in instrumenten. Sommige van die instrumenten worden in deze nota uitputtend omschreven. Voor andere geldt dat de algemene omschrijving uit deze beleidsnota nog opgevolgd wordt door een uitwerking in de vorm van regeling, voorschift of afspraken. Deze nota en de beschrijving van de instrumenten geeft daarvoor dan de randvoorwaarden.

Bestemmingsplannen en ligplaatsenkaart
Woonboten worden opgenomen in de bestemmingsplannen van het stadsdeel.
Bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen wordt uitgegaan van het huidige woonbotenbestand met een ligplaatsvergunning. Wanneer woonboten met een ligplaatsvergunning niet in het bestemmingsplan kunnen worden opgenomen, zal het stadsdeel deze woonboten een andere plaats (wel passend in een bestemmingsplan, aanbieden). Hierop is dan een verplaatsingsregeling van toepassing.
In de bestemmingsplannen worden uitspraken gedaan over de soort boten en maatvoering die is toegestaan in dat betreffende plangebied.
Bij definiëring van soort boot en maatvoering in een bestemmingsplan in Zeeburg worden de omschrijvingen gebruikt, zoals met deze nota worden vastgesteld.
Ook zal in de betreffende bestemmingsplannen worden opgenomen wat verder nog kan worden toegestaan aan terrassen, schuurtjes etc. Ook hier zullen de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden een belangrijk criterium zijn.
Bij het opstellen van elk bestemmingsplan zijn de volgende thema's van belang:
- waar woonboten en eventueel maximale aantallen.
- onderscheid naar soort boot (woonschip, overige woonboten)
- toegestane maten
- bepalingen m.b.t. de ligging (b.v. onderlinge afstand, langs/kops, afstand tot de wal etc)
- bijbehorende voorzieningen
- mogelijkheden voor drijvende tuinen, terrassen, schuurtjes etc.
- oeverbestemming/gebruik

In 2003 is een flink deel van de woonboten met een ligplaatsvergunning nog niet opgenomen in de bestemmingsplannen van het stadsdeel. Het stadsdeel heeft een plan vastgesteld[22] om in de komende jaren systematisch alle bestemmingsplannen te vernieuwen. Dat betekent dat woonboten die in bestemmingsplangebieden liggen die pas over een aantal jaren aan de beurt zijn voor vernieuwing, vooralsnog in een rechtsonzekere situatie blijven verkeren. Dit is ongewenst. Het stadsdeel stelt daarom een ligplaatsenkaart[23] op, die tegelijkertijd met deze nota in de inspraak zal worden gebracht.
Op die ligplaatsenkaart worden alle boten, (inclusief maat en soort) vermeld die met een ligplaatsvergunning afgemeerd liggen in het stadsdeel. De ligplaatsenkaart is maatgevend voor vergunningverstrekking bij vervanging en verbouwing ingeval er geen rechtsgeldig bestemmingsplan is om op terug te vallen. De boten op de ligplaatsenkaart zijn daar vermeld met geschatte maten. De maten die staan vermeld op de vergunning zijn bepalend voor de vervangingsvergunning.
De ligplaatsenkaart is m.b.t. woonboten ook startpunt bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen.

Ligplaatsvergunningen
De rechtszekerheid van woonbootbewoners is geregeld met een systeem van ligplaatsvergunningen. De ligplaatsvergunning is persoons- ligplaats- en bootgebonden. Bij wisseling van eigenaar is het gebruikelijk dat de vergunning voor de betreffende ligplaats aan de opvolger wordt verleend.

Een deel van de woonbootbewoners heeft inmiddels een vergunning voor onbepaalde tijd, anderen hebben formeel nog een vergunning die jaarlijks verlengd dient te worden. Dit wordt opgeschoond

---

[22] Plan van aanpak Actualisatie Bestemmingsplannen, SDZ oktober 2002
[23] De ligplaatsenkaart is een in kaart vervatte inventarisatie van de in het gebied aanwezige vergunde woonboten.

door de woonbootbewoners met een niet geactualiseerde ligplaatsvergunning, die nog jaarlijks verlengd moet worden, een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd aan te bieden.

Daarnaast is er een klein groep woonboten (ongeveer 11) in het stadsdeel die een speciale ligplaatsvergunning[24] heeft of daarvoor in aanmerking komt volgens de afspraken, gemaakt in het kader van de uitvoering van de Havenatlas.[25] In het kader van de eenduidigheid en rechtszekerheid die het stadsdeel nastreeft zal aan de houders van deze speciale ligplaatsvergunningen een vergunning voor onbepaalde tijd worden aangeboden.
De woonboten die hiervoor in aanmerking komen moeten deze speciale ligplaatsvergunning uiterlijk een jaar na vaststelling van deze nota hebben aangevraagd.

Een klein aantal woonboten[26] in het stadsdeel heeft geen ligplaatsvergunning. Voor deze boten zal een apart voorstel worden gedaan. Woonboten die uiteindelijk niet voor een ligplaatsvergunning in aanmerking komen, zullen het gebied moeten verlaten.

Afwezigheids-en passantenregeling
Om een goede handhavingpraktijk te kunnen waarborgen is het nuttig dat woonbootbewoners die voor iets langere tijd hun ligplaats verlaten, dit melden bij het stadsdeel. Het stadsdeel zal hiertoe een register bijhouden.

Er zal onderzocht worden of een werkbare passantenregeling mogelijk is. Onderzoeksvraag is: of, hoe en waar woonboten (die elders een ligplaatsvergunning hebben) een beperkte periode als passant kunnen liggen in het stadsdeel.

Wachtlijstregeling
Voor het toewijzen van de (enkele) vacante ligplaatsen in het stadsdeel en voor mogelijke nieuwe plaatsen die ontstaan in de toekomst zal het stadsdeel een wachtlijst-en toedelingsregeling ontwerpen. Op deze lijst zullen in ieder geval woonbootbewoners die onder een verplaatsingsplan in Zeeburg vallen, voorrang krijgen. Afhankelijk van de inhoud van stedelijke intiatieven voor een gezamenlijke wachtlijst zal het stadsdeel besluiten daar al dan niet op aan te sluiten.
Vooralsnog is onduidelijk wie de zeggenschap krijgt over de eerste toewijzing van plaatsen die onder een erfpachtregeling (allereerst te verwachten op IJburg) zullen vallen. Als daarover meer duidelijkheid geschapen wordt door de centrale stad zal mogelijk noodzakelijk aanvullend beleid worden toegevoegd aan deze nota.

Wijze van meten
Voor het afgeven van een ligplaatsvergunning wordt nu uitgegaan van de volgende definiëring. De lengte is de lengte over alles; de breedte is de grootste breedte; en de hoogte is het hoogste punt gemeten vanaf de waterlijn. Dit sluit goed aan op het opnemen van woonboten in bestemmingsplannen. In bestemmingsplannen worden ook maximale maten aangegeven.
De toegestane hoogte van attributen die het scheepskarakter van een woonschip onderstrepen zoals een stuurhut, masten, ankerlieren enz wordt dan apart in het bestemmingsplan opgenomen.
Daarnaast kunnen in bestemmingsplannen vrijstellingsmogelijkheden gegeven worden.Te denken valt aan beperkte breedte-vrijstellingsmogelijkheden voor de categorie overige woonschepen m.b.t. bijvoorbeeld erkers.

---

[24] Regeling voor het verlenen van een speciale ligplaatsvergunning voor woonboten, B&W Amsterdam, 26 juli 2000. Het aantal van 11 boten is op aangeven van BBA opgenomen.
[25] Het betreft woonbotenbewoners die tussen de gedoogronden (van 1984, respectievelijk 1989) en 1 augustus 1995 ligplaats hebben gekozen of zijn gaan wonen op een illegale boot in het beheergebied van de Havenatlas. Voor hen is de Speciale Ligplaatsvergunning in het leven geroepen om "het vraagstuk van de illegale woonboten op te lossen", zoals in de toelichting op de regeling valt te lezen. Deze vergunning heeft een beperkte rechtszekerheid. Bij verkoop van de boot of b.v. overlijden van de bewoner is er geen recht meer op de ligplaats. Deze regeling is ingesteld door de centrale stad op het moment dat daar de bevoegdheid lag voor het verlenen van vergunningen in het OHG, in het kader van de uitvoering van de Havenatlas en wordt nu nog uitgevoerd om de lopende procedures en afspraken rondom de Havenatlas te kunnen afronden.
[26] de woonboten uit het plangebied Nieuwe Diep worden hier buiten beschouwing gelaten

Aangetekend moet worden dat wel in alle gevallen het betreffende schip ook nog passend moet zijn, dat wil zeggen: past op de ligplaats met inachtneming van de ter plaatse geldende regels voor minimale onderlinge afstand tussen woonboten.

Elke wijze van meten heeft voor-en nadelen en altijd zijn er grensgevallen. Door het leveren van maatwerk in de bestemmingsplannen, zal het aantal problemen rondom de wijze van meten sterk kunnen verminderen.

Verplaatsingsregeling
In een verplaatsingsregeling worden werkwijze, termijnen, rechten en plichten van Stadsdeel en woonbootbewoners aangaande een voorgenomen verplaatsing vastgelegd.
Een verplaatsingstraject start als over de noodzaak tot verplaatsing definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Voor elke verplaatsingsoperatie wordt een regeling opgesteld. Elke regeling is maatwerk. Algemeen uitgangspunt is het gelijkwaardigheidsbeginsel. (wonen op water gelijkwaardig aan wonen op land).
Bij het opstellen van een regeling zal gekeken worden naar vergelijkbare regelgeving op het land zoals de onteigeningswetgeving, schadeloosstellingsregelingen in het kader van de stadsvernieuwing, verhuiskostenvergoeding voor bewoners in de stadsvernieuwing etc.
Belangrijke vaste elementen in de richtlijnen zijn tijdige communicatie en een samenhangend plan, zodat betrokkenen een goed overzicht krijgen van voors en tegens op grond waarvan zij kunnen beslissen. In een dergelijk plan zijn afspraken opgenomen over peildatum en statusbepaling van de boten; status en positie van de bewoner; rechten&plichten t.a.v. weigering/acceptatie nieuwe locatie; regelgeving op de nieuwe locaties (bv erfpacht/precario, bestemmingsplan etc); voorzieningen op de nieuwe locatie (nuts, parkeren, afmeervoorzieningen) wissellocatie, planning (termijnen waaraan men zich wederzijds dient te houden), toewijzingsregeling en financiële regelingen t.a.v. de verplaatsing zelf.

Vervangings-en verbouwingsvergunningen.
Voor vervanging en verbouwing is krachtens de VHB vergunning nodig. (VHB 2.4 en 2.5)
Het uitgangspunt bij vergunningverlening is dat vervanging van woonboten met een ligplaatsvergunning voortaan is toegestaan binnen de regels van het betreffende bestemmingsplan. Dat betekent dat de toegestane maximale maatvoering van een woonboot die maat is, die in het bestemmingsplan is toegestaan. Het betekent ook dat van bootsoort kan worden gewisseld indien het bestemmingsplan dat toestaat.
Voor woonboten die opgenomen zijn op de ligplaatsenkaart, maar die nog niet onder de regels van een bestemmingsplan vallen, geldt dat zij een vervangingsvergunning kunnen krijgen tot maximaal de bestaande maat en bootsoort. Bovendien geldt als overgangsregeling dat die betreffende woonboten, die nog niet zijn opgenomen in een bestemmingsplan, er als alternatief voor kunnen kiezen, te vervangen volgens de toegestane maten uit de huidige centraal stedelijke vervangingsregeling,[27] als dat tot een voor hen gunstiger maatvoering leidt.
Dit overgangsrecht vervalt zodra een woonboot wordt opgenomen in een bestemmingsplan.

Voor het overige continueert stadsdeel Zeeburg de voorwaarden die in de huidige centraal stedelijke regeling zijn opgenomen, n.l.: Een vervangingsvergunning slechts wordt verleend wanneer de te vervangen boot wordt gesloopt[28] of elders een ligplaats heeft verkregen. En wanneer ter plaatse voldoende ruimte beschikbaar is voor de vervangende woonboot, inclusief de in het bestemmingsplan benoemde tussenruimte tussen woonboten.
De welstandsrichtlijnen van het stadsdeel blijven van toepassing op vervanging van een woonboot door een boot uit de categorie "overige woonboten". Die richtlijn is ook van toepassing op verbouwing, ingeval dat leidt tot wijziging in de uiterlijke staat.

---

[27] Vervangingsrichtlijnen gemeente Amsterdam, 1996 toegestane h,br,l: schip: 2,5x5x30; vaartuig:2,5x5x25; ark 2,5x5x20 meter.
[28] Deze bepaling is in de toenmalige regeling opgenomen om het voorkomen dat het aantal woonboten zonder ligplaatsvergunning toeneemt in Amsterdam. Wanneer de bepaling er in voorkomende gevallen toe zou leiden dat een historisch waardevolle woonboot moeten worden gesloopt, terwijl er alternatieven voor handen zijn die leiden tot dezelfde uitkomst, kan het stadsdeel een uitzondering maken op deze regel.

Welstandsrichtlijnen
Welstandsrichtlijnen voor "overige woonboten" hebben qua werkingssfeer dezelfde functie als de welstandsrichtlijnen op het land. Men krijgt hier mee te maken ingeval van vervanging of verbouwing van de woonboot. Stadsdeel Zeeburg volgt vooralsnog de richtlijnen zoals opgesteld door de centrale stad in 1996.[29] In afwachting van nieuw beleid, waaraan gewerkt wordt in een stedelijke werkgroep, worden hier op dit moment geen veranderingen in aangebracht.

Voor woonschepen gelden deze richtlijnen niet. In de definitie van woonschip ligt besloten dat het een origineel schip met authentieke opbouw moet zijn. Daarmee (in combinatie met regelgeving in het bestemmingsplan) is de welstandelijke inpassing voldoende gewaarborgd.

Bedrijf aan boord
Artikel 2.7 van de VHB regelt dat er geen vergunning wordt gegeven om met een bedrijfsvaartuig ligplaats in te nemen, tenzij het watergebonden activiteiten betreft. Dit is stedelijke regelgeving. Daarnaast regelt Zeeburg, ter gelijkstelling met de situatie aan wal, het volgende.
Het is, net als bij woningen op de wal, toegestaan om een bedrijf aan boord te hebben. In de nota Woningonttrekking Zeeburg is vastgelegd dat partiële onttrekking voor het uitoefenen van een beroep, ambt of praktijk aan huis, met behoud van de woonfunctie, toegestaan is tot maximaal 40% van het woonoppervlak. Deze richtlijnen voor partiële onttrekking wordt overgenomen voor woonboten en vastgelegd in de bestemmingsplannen. Een dergelijke beroep, ambt of praktijk aan huis hoeft, in tegenstelling tot de regelgeving voor bedrijfsvaartuigen, niet watergebonden te zijn.

---

[29] De huidige welstandsrichtlijnen luiden:
De opbouw mag de buitenmaten van het casco niet overschrijden
Het casco en de opbouw dienen onderling in evenwichtige verhouding te zijn. Bovendien dienen de gevels goed in verhouding te zijn.
In afwijking van het in de eerste alinea gestelde en met inachtneming van de in de richtlijnen voor vervanging vastgestelde maximale maten kan toestemming verleend worden voor de aanbouw van een erker of soortgelijke constructie in de lengte, mits de diepte daarvan niet meer bedraagt dan een tiende gedeelte van de totale breedte van de woonboot.
Schotelantennes, schoorstenen, vlaggenmasten en vergelijkbare toevoegingen dienen zodanig te zijn geplaatst dat het totaalbeeld niet wordt aangetast.
De toe te passen materialen dienen het waterkarakter te ondersteunen. Onder andere steenachtige materialen zijn daarom niet toegestaan.
Bij de toepassing van plaatmaterialen dient de verdeling van de naden een wezenlijk onderdeel te zijn van de gevelopbouw
Het houtwerk dient te worden uitgevoerd in een terughoudende kleur, kleuraccenten, mits beperkt, zijn toegestaan
Het dak dient zorgvuldig te zijn vormgegeven
De detaillering dient zoveel mogelijk een maritiem karakter te hebben; dit betekent een slanke en naar het water wijzende vormgeving.

Hoofdstuk IV Financiële effecten

De eerste kosten die m.b.t. deze nota gemaakt worden, betreffen het herzien van bestemmingsplannen. Hier is echter al geld voor uitgetrokken bij de vaststelling van het Plan van aanpak Actualisatie Bestemmingsplannen (SDZ oktober 2002). De aanpassingen die het gevolg zijn van de woonbotennota worden hierin meegenomen.

Andere kosten zoals die voor het verplaatsen van boten, of kosten die gemaakt worden bij de aanleg van mogelijk nieuwe ligplaatsen in de toekomst, zijn geen "nieuwe" kosten. Het zijn kosten die in dergelijke situaties ook nu al aan de orde zijn. De nota regelt vooral de intenties en procedures beter. In de praktijk worden dergelijke kosten meegenomen of meegewogen in de planontwikkeling en maken zij onderdeel uit van de grondexploitatie (als daarvan sprake is) of het totale projectbudget. In de toekomst zal dat niet anders zijn. Het is dus niet nodig daarvoor op dit moment apart geld te reserveren. Wel zij er nog eens op gewezen dat met name verplaatsingen, evenzeer als gedwongen verhuizingen op het land, een voor de overheid kostbare zaak kunnen zijn en dus, alleen al vanuit dat standpunt, terdege afweging behoeven.

In bijlage twee bij de nota wordt benoemd dat er nog een aantal uitwerkingen bij deze nota gemaakt zal worden. Daarvoor is ambtelijke capaciteit nodig, evenals voor de uitvoering, het onderhoud en de handhaving van de regelgeving. Wanneer hiervoor extra middelen nodig blijken zal dit worden meegenomen bij de begrotingsvoorstellen van 2004 e.v.

Stadsdeelwethouder Water,

5.1, 2, e

Bijlage 1 Enkele definities zoals gebruikt in deze nota

Woonboot (volgens VHB)
Een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf.

Woonschip:
Een woonschip is een woonboot die aan romp en opbouw herkenbaar is als een van origine varend schip met een authentieke opbouw. De herkenbaarheid van het vaartuig kan zich manifesteren in de aanwezigheid van een originele stuurhut, een roer, gangboorden, mast, zwaarden of een grotendeels intacte luikenkap.

Overige woonboten, (voorheen genoemd: woonvaartuigen en woonarken)
Overige woonboten zijn alle niet-woonschepen (dus de woonboten die voorheen vielen onder categorie woonvaartuigen en woonarken).

> *In de nota Wonen op Zeeburgs Water werden voor de categorie woonvaartuigen en woonarken de volgende definities gehanteerd*
> *Woonvaartuig:*
> *een woonvaartuig is een woonboot met een casco die herkenbaar is als een van origine varend schip, waaronder begrepen een dekschuit, met daarop een gehele of gedeeltelijke, niet authentieke, veelal doosvormige opbouw, die wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf.*
> *Woonark:*
> *een woonark is een woonboot niet zijnde een woonschip of woonvaartuig, dat feitelijk niet geschikt is om mee te varen en dat wordt gebruikt als of is bestemd tot woon- en/of nachtverblijf.*

Bijbehorende voorzieningen
Bijbehorende voorzieningen zijn zaken zonder welke het gebruik van een woonboot als woning niet goed mogelijk is, zoals een bijboot, steiger een loopplank en een klein onderhoudsvlot.

Bijboot
Een bijboot is een klein vaartuig dat behoort bij een woonboot en bestemd of geschikt is voor het onderhoud of het kunnen bereiken van de woonboot.

Ligplaatsenkaart
De ligplaatsenkaart is een in kaart vervatte inventarisatie van de in het gebied aanwezige vergunde woonboten.

Bijlage 2 Nadere uitwerkingen naar aanleiding van de nota Woonbotenbeleid Zeeburg

In de nota woonbotenbeleid Zeeburg worden de volgende onderwerpen genoemd die nader uitgewerkt moeten worden. Het eerste onderdeel (bestemmingsplannen) wordt uitgevoerd in het kader van de uitvoering van het Plan van Aanpak Bestemmingsplanvernieuwingen van stadsdeel Zeeburg. De overige punten zullen worden aangepakt na vaststelling van de nota of worden opgenomen in het werkprogramma 2004 van het stadsdeel.

1 Opnemen van woonboten in bestemmingsplannen en daarbij de volgende thema's concretiseren:
- waar worden woonboten toegestaan en eventueel maximale aantallen.
- onderscheid naar soort boot (woonschip, overige woonboten)
- toegestane maten
- bepalingen m.b.t. de ligging (b.v. onderlinge afstand, langs/kops, afstand tot de wal etc)
- bijbehorende voorzieningen
- mogelijkheden voor drijvende tuinen, terrassen
- oeverbestemming/gebruik, schuurtjes
- partiele woningonttrekking tbv bedrijf aan boord

Bij het opnemen van woonboten in bestemmingsplan standaard gebruik maken van de definities in de woonbotenbeleidsnota.

2 Procedure ontwerpen voor 1 op 1 houden van de ligplaatsenkaart met feitelijke veranderingen in vergunningen en met bestemmingsplanontwikkelingen.

3 Procedure ontwerpen voor omzetten van speciale ligplaatsvergunningen in permanente vergunningen

4 Inventariseren en afhandelingsvoorstellen opstellen m.b.t. aangetroffen boten zonder ligplaatsvergunning

5 Verplaatsingsregeling Nieuwe Diep opstellen (en daarna voor elke volgende verplaatsing)

6 Nieuwe welstandscriteria overnemen (op voorstel van centrale stad) of zelf ontwerpen wanneer stedelijke criteria niet tevreden stellen.

7 Mogelijkheden voor een wachtlijstregeling onderzoeken en indien mogelijk een regeling ontwerpen

8 Onderzoek doen naar de mogelijkheid van een passantenregeling en indien mogelijk een regeling ontwerpen

9 (Vrijwillig) register van afwezigheid inrichten

10 Indien nodig, aanvullend beleid mbt erfpacht ontwikkelen

11 Indien nodig, aanvullend beleid mbt drijvende woningen ontwikkelen.