stichting **achmea rechtsbijstand**

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Amsterdam Stadsdeel Oost
Postbus 94801
1090 GV Amsterdam

Spoorlaan 298
Tilburg

Telefoon 088 5.1, 2, e
Fax 088 5.1, 2, e
5.1, 2, e @achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Per e-mail aan: 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Datum	*Ons zaaknummer*	*Behandeld door*
23 oktober 2024	R220232520	mr. 5.1, 2, e
Onderwerp	*Uw kenmerk*	5.1, 2, e
uw brief van 19 september 2024	Z2021-O003417	

Geachte 5.1, 2, e 1, 2, e

Op 19 september jl. stuurde u een brief aan onze cliënt de heer 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e in Amsterdam (hierna: cliënt). Na overleg fysiek overleg met cliënt op donderdag 17 oktober jl. bood de mogelijkheid om uiterlijk 24 oktober 2024 een zienswijze in te dienen. Via deze weg maakt cliënt gebruik van deze mogelijkheid.

Voornemen last onder dwangsom
In uw brief geeft u aan dat cliënt in overtreding is, omdat hij een terras van circa 8 meter bij 3 meter (24 m2) zonder vergunning heeft, wat in strijd is met het geldende omgevingsplan. U bent daarom voornemens om een last onder dwangsom op te leggen. Cliënt kan zich niet verenigen met uw voornemen.

Zienswijze
De situatie met betrekking tot woonboten bij de Panamakade kent al een lange geschiedenis, waarbij al jaren overleg is geweest met verschillende wethouders en ambtenaren van de gemeente. Rode draad in deze hele geschiedenis is dat de woonbooteigenaren altijd in gesprek konden blijven met de gemeente en er altijd een passende oplossing werd gevonden voor verschillende situaties.

1. <u>Gebrek aan participatie</u>

In deze procedure mist cliënt iedere vorm van overleg en lijkt er totaal geen oog te zijn voor de geschiedenis en de totstandkoming van de tuinen. Cliënt verzoekt u dan ook om – gezamenlijk met de Woonbootvereniging Amsterdam (WVA) – een fysieke afspraak in te plannen bij de Panamakade om de kwestie te bespreken, zonder allerlei onnodige en langdurige handhavingsprocedures op te starten. Bij het indienen van onderhavige zienswijze, is er inmiddels een gesprek geweest, donderdag 17

oktober 2024, tussen enkele bewoners, waaronder cliënt, uzelf, uw collega en de WVA. Het verslag van dit gesprek, dat u inmiddels ontvangen heeft, en het gesprek zelf, heeft ertoe geleid dat u het verslag en de inhoud van de kwestie gaat voorleggen aan betrokken bestuurders van het stadsdeel en betrokken bestuurders. U heeft daarbij ook aan de vertegenwoordiger van de WVA te kennen gegeven dat tot het moment dat er duidelijkheid over het vervolg van die gesprekken tussen bewoners en bestuurders is, de handhaving in ieder geval opgeschort wordt.

2. Belangenafweging

Cliënt is het bovenal niet eens met de redenen waarom er handhavend opgetreden moet worden en legalisatie niet tot de mogelijkheden behoort. In het voornemen schermt het college, onder verwijzing naar een advies van de Commissie Ruimtelijke Ordening (CRK) dat door een brede toegangsvoorziening de kade- en oeverbeheer de kade niet meer goed zou kunnen inspecteren. Een dergelijke inspectie kan echter gewoon uitgevoerd worden als dit vooraf duidelijk kenbaar wordt gemaakt aan de woonbooteigenaren. Dit hoeft helemaal geen obstakel te zijn, dus dit argument lijkt erg kort door de bocht. Daarnaast woont cliënt al sinds 2006 op het schip op de ligplaats en is er in die 18 jaar geen enkele keer een inspectie van de kade- of oever geweest. Wel zijn er in die jaren wel eens inspecties geweest door mensen met meetapparatuur die gewoon aan weerszijde van het brede water (meer dan 200m), waar woonboot van cliënt in ligt, op de kade staan. Op die manier is wél “een deugdelijke inspectie van de kade” (aldus bewoording van de inspecteurs zelf, meer is niet nodig”) gedaan kan worden. Dus ook om die twee redenen is dit argument veel te kort door de bocht.

Daarnaast zou het verruimen van een toegangsvoorziening het zicht op het water verminderen. Zolang de toegangsvoorziening echter de omvang van de woonboot niet overstijgt, zoals in het geval van cliënt, is dit niet juist. Daarnaast is het zicht van bewoners op de kade, die hun raam meer dan 2 meter boven straatniveau hebben, wat dan weer meer dan 3m over de woonboot van cliënt gaat, ruimschoots op het water. Bovendien liggen de woningen meer dan 6 meter van de toegangsvoorziening af, die ook nog eens een meter onder straatniveau ligt. Dus ook vanuit die hoek wordt het zicht van walbewoners op geen enkele manier belemmerd door welke toegangsvoorziening ook. En voor wandelaars op de stoep, die ook meer dan 5 meter van de toegangsvoorziening loopt, geldt hetzelfde wat betreft zichthoek en zicht op water. Ook dit argument lijkt dus een drogreden om de situatie niet te willen legaliseren.
Cliënt zou ook grote kosten hebben, als cliënt de huidige toegangsvoorziening zou moeten afbreken. Er zal dan vervolgens wel een nieuwe toegangsvoorzieningen moeten komen. En als dat voor rekening van cliënt zou zijn en er iets deugdelijks, veiligs, voor zou moeten terug komen, dan gaat dat om hele

grote bedragen. Aan die nieuwe toegangsvoorziening zou dan ook weer aangepaste aansluitingen voor water, rioolaansluiting, electra, kabel etc moeten komen. Dat gaat dan om grote bedragen die cliënt ernstig in de financiële problemen zou brengen.

Tot slot zouden drijvende objecten een negatief effect kunnen hebben op waterkwaliteit en ecologie en dit zou vanuit nautisch aspect niet wenselijk zijn. Ook deze negatieve effecten lijken gebaseerd op een aanname en niet onderbouwd met een degelijk onderzoek. Niet valt in te zien welke invloed de grootte van een drijvende toegangsvoorziening zou kunnen hebben op de waterkwaliteit en ecologie. In dit kader maakt het logischerwijs weinig uit of een terras 5 m2, 10 m2, of 20 m2 is.

Daartegenover staan wel grote voordelen van de toegangsvoorziening van cliënt. Zo is deze noodzakelijk voor het onderhoud van zijn woonboot en biedt het een veel veiliger opstap richting zijn woonboot, vooral voor kinderen en voor ouderen en bezoekers. Daarnaast liggen er onder de toegangsvoorziening leidingen en elektriciteitskabels die door de toegangsvoorziening worden afgeschermd. Het verwijderen van een deel van de toegangsvoorziening zou juist leiden tot onveilige situaties. Ook biedt de vergroening op de verschillende toegangsvoorzieningen bij de woonboten juist een plek voor flora en fauna, dus heeft dit juist positieve effecten op de ecologie in de omgeving. Alles in acht nemend, zouden deze positieve effecten van groter belang moeten zijn dan de (gestelde) negatieve effecten. In ieder geval spelen er bijzondere omstandigheden die reden zouden moeten geven tot afzien van handhaving dan wel legalisatie.

3. <u>Herstel door het stadsdeel van een gemiste kans</u>

In 2010 is er door het stadsdeel, in het kader van het al jaren lopende stadsvernieuwingsproject “Oostelijk Havengebied”, waar overigens de Panamakade als zodanig ook onder valt, een groot verbeter-/veranderingsproject van toegangsvoorzieningen, in overleg met de daar wonende woonbootbewoners, gerealiseerd voor woonboten aan de Ertskade en de Verbindingsdam. Nota bene de Ertskade ligt aan de noordelijke kant van hetzelfde schiereiland als de Panamakade dat aan de zuidelijke kant ligt. Ze vallen onder hetzelfde bestemmingsplan “Borneo-Sporenburg, dat dus al vóór dat verbeter veranderingstraject van 2010 was ingegaan.
Niet valt te begrijpen of uit te leggen, waarom er toen niet, net als bij de Ertskade en de Verbindingsdam, ook in overleg met woonbootbewoners, een verandertraject voor de toegangsvoorzieningen op de Panamakade is gerealiseerd. Voor meer dan 20 woonschepen zijn toen op de Ertskade en de Verbindingsdam nieuwe toegangsvoorzieningen gemaakt, inclusief aansluitingen voor water, gas, elektra, riool, etc. Deze toegangsvoorzieningen waren in overleg met

woonbootbewoners, en onder ontwerp van het ingenieursbureau van het stadsdeel, gerealiseerd door het stadsdeel. In 2010 lagen de nu betwiste toegangsvoorzieningen op de Panamakade er al lang. Het is dan ook een raadsel en een vreemde, achteraf ongelukkige, onredelijke en bestuurlijke misser. Het is een raadsel, want heel veel elementen die in onderhavige zienswijze, en uit overleg met andere woonbootbewoners van de Panamakade, naar voren komen als belangrijk voor een goede, veilige toegangsvoorziening, zijn wel gerealiseerd voor de Ertskade en de Verbindingsdam. Let wel: de Panamakade ligt om de hoek van de Ertskade en de Verbindingsdam en hebben een vergelijkbare historie.
Maar ook in een ander gebied dat onder het beheer van het stadsdeel valt, zijn voor een collectief aan woonboten, weer in samenwerking met woonbootbewoners en het ingenieursbureau van het stadsdeel, steigers, toegangsvoorzieningen en zelfs drijvende tuinen ontworpen en betaald; namelijk bij de kom aan de Zuider-IJdijk voor meer dan 20 woonboten. Daarnaast zijn in 2008 en 2009, onder regie van de stad, alle woonschepen, die dat nog niet waren, aangesloten op het riool. Er zijn vele bijeenkomsten voor bewoners van woonboten in de stad geweest. Uitgangspunt voor een veilige aansluiting was dat bij een grote afstand tussen wal en schip als schepen parallel aan de kade liggen, wat bij woonboten op de panamakade het geval is, of bij het haaks op de kade liggen wat bijvoorbeeld bij sommige woonboten aan de Ertskade het geval is, dat dan de aansluiting van het afval en rioolwater vanaf het schip via een stevige, liefst aan de toegang en bij voorkeur aan de toegangsvoorziening bevestigd wordt. En dat de afvoerleiding tussen schip en aansluitpunt van het riool zo min mogelijk last heeft van het stijgende en dalende water waar de schepen in het gebied en dus ook op de Panamakade in liggen.

4. <u>Risico en gevaar van ondeugdelijke, onveilige toegangsvoorziening, reputatie stadsdeel</u>

Bovendien zijn er in hetzelfde stadsdeel, hetzelfde gebied en soms zelfs in hetzelfde bestemmingsplan, heel, heel veel verschillende toegangsvoorzieningen tot woonboten. Bij bijna alle boten die horizontaal aan de kade liggen zijn daar allemaal brede toegangsvoorzieningen, pontons, dekschuiten, brede terrassen, soms drijvende terrassen, brede steigers, soms door het stadsdeel betaald en aangelegd (bv Ertskade en Verbindingsdam en Zuider-IJdijk), soms door bewoners zelf die na 2018 ook een vorm van vergunde situatie hebben gekregen.
Maar nergens, bij geen enkele woonboot die horizontaal, parallel, aan de kade ligt is er enkel een loopplank, een valreep of een enkel steiger of andere toegangsvoorziening die maar 1.50 breed is. En dat is ook volstrekt logisch, want het is voor bewoners van woonboten extreem gevaarlijk om over een afstand tussen wal en schip van minimaal 3 meter, bij het enorm in waterstand fluctuerende buitenwater van Amsterdam, met veel hinder en golven van grote schepen die op en aan varen door

het aanpalende Amsterdam-Rijnkanaal, om die enorme afstand tussen wal en schip dan een kleine, smalle toegangsvoorziening te hebben, waar bewoners meerdere malen per dag met en zonder kinderen of ouderen met groot gevaar van vallen in het water met alle risico's van dien, overheen moeten lopen. Het risico voor de bewoners om in het extreem gevaarlijke, want zeer diepe water van dat buitenwater te vallen is dan veel te groot.
Het stadsdeel heeft al geen goede reputatie met betrekking op de bescherming van bezoekende burgers en woonachtigen, dat zij voldoende beschermd of gewaarschuwd worden voor het gevaarlijke water. Er zijn in de afgelopen jaren meer dan 3 sterfgevallen geweest waarbij het stadsdeel nalatig is geweest in de bescherming van de burgers. Een tweetal auto's is het water ingereden waarbij de bestuurders verdronken, doordat het stadsdeel te veel "zicht op water wilde hebben" aan een kade een stukje verderop. Terwijl het stadsdeel eigenlijk bescherming had moeten bieden, zodat die auto's niet het water in konden rijden. En zo zijn er nog een paar zaken rondom veiligheid en water waarom het voor cliënt noodzakelijk is, zeker met kinderen aan boord, om veiligheid te bieden door een deugdelijke toegangsvoorziening, zeker als die gewoon gegeven kan worden. Dus bijvoorbeeld een langszij liggend ponton, dekschuit of een brede toegangsvoorziening kan een dergelijke veiligheid bieden.
Er zijn ook andere voorbeelden waarbij de veiligheid als belangrijk argument voor een brede toegangsvoorziening tussen wal en schip noodzakelijk is. In het recente verleden zijn er meermaals heel hoge golven geweest door o.a. reddingsacties van met hoge nood aanvarende schepen van o.a. Rijkswaterstaat en de Havendienst en door enorme grote binnenvaartschepen die ook hoge golven veroorzaken voor de woonboten op de Panamakade. Deze hoge golven, zorgden ervoor dat de woonschepen op de Panamakade enorm op en neer gingen, waardoor aanlegtouwen en rioollaansluitingen knapten. Stel je voor wat er had kunnen gebeuren als er niet bij sommige schepen een bredere toegangsvoorziening (ponton, dekschuit of met planken) had gelegen. Dan was het leed niet te overzien geweest. Nu konden sommige bewoners via die brede toegangsvoorziening een veilig heenkomen zoeken.
Overigens is er met brede, parallel liggende toegangsvoorzieningen voor woonboten aan de Panamakade, ook een belangrijke veiligheidsoptie voor uitstappende bestuurders die hun auto parkeren precies parallel aan het/de water/toegangsvoorziening. Als deze uitstappen aan de linkerkant van de auto, kijken ze meer dan 3 meter diep het 6 meter diepe water in. Met een brede toegangsvoorziening voor woonboten is er een extra valbescherming voor uitstappende automobilisten. Overigens, die parkerende auto's belemmeren meer het zicht van wandelaars op het water dan de veel lager gelegen toegangsvoorzieningen.

5. Overgangsrecht

Zoals aangegeven speelt er al een lange geschiedenis, waarbij er in het verleden verschillende toezeggingen zijn gedaan vanuit de gemeente richting de woonbooteigenaren. Zo heeft cliënt altijd te goeder trouw gehandeld en was hij ook steeds in de veronderstelling dat hij voldeed aan alle gestelde kaders door de gemeente. Voor zover het college daadwerkelijk deze handhavingsprocedure wilt voortzetten, wilt u op grond van de Wet Open Overheid om nadere informatie vragen. Daarnaast ging in 2018 nieuwe omgevingswet in. Er is toen ook een Wet Verduidelijking Voorschriften Woonboten (wvvw) ingevoerd waarbij de algemene bepalingen van de WABO is ingevoegd. Hieruit vloeit voort dat vast te stellen is dat de toegangsvoorziening van cliënt in het verleden helemaal niet vergunningsplichtig was, want toen kon al helemaal niet vast gesteld worden dat er sprake was van een bouwwerk. Er kan niet met nieuwe wetgeving in de hand worden vast gesteld, dat de toegangsvoorziening van cliënt, al vanaf 2006 een bouwwerk was. Kortom, bij de wvvw en bij de ingang van de Wabo in 2018, had de gehele toegangsvoorziening beschouwd moeten worden alszijnde waarvoor bij wet al een vergunning is afgegeven

Voor zover het college daadwerkelijk deze handhavingsprocedure wilt voortzetten, wil cliënt u op grond van de Wet Open Overheid om nadere informatie vragen.

Een kopie van de volgende bestemmingsplannen:

1. Bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rieteilanden. Vastgesteld op 23 januari 2007;
2. Bestemmingsplan Borneokade 62b. Vastgesteld op 27 september 2011 en onherroepelijk geworden op 8 augustus 2012;
3. Bestemmingsplan Oostelijke Handelskade. Vastgesteld op 17 november 1999;
4. Bestemmingsplan Oostelijke Handelskade 4. Vastgesteld op 18 december 2012;
5. Bestemmingsplan Oostelijk havengebied Noord (gedeeltelijk). Vastgesteld op 25 juni 2013;
6. Bestemmingsplan Cruquius. Vastgesteld op 9 april 2013.

Een kopie van de volgende documenten:

- De Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak' die in de Stuurgroep Wonen op water van 10 maart 2006 vastgesteld.
- De startnotitie integraal woonboten- oeverbeleid door de voormalige deelraad van stadsdeel Oost d.d. 27 september 2011.
- De 'Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik' die op 25 juni 2013 door de deelraad van het voormalige stadsdeel Oost vastgesteld.

- Overige documenten die zien op de handhaving met betrekking tot drijvende terrassen aan de panamakade.

Cliënt verzoekt u deze informatie digitaal toe te sturen via 5.1, 2, e @achmearechtsbijstand.nl o.v.v. R220232520.

Contactgegevens
U bereikt mij op telefoonnummer 5.1, 2, e Mailen kan naar 5.1, 2, e @achmearechtsbijstand.nl. Ons zaaknummer is R220232520. Wilt u dit nummer altijd noemen als u belt of mailt? Wij kunnen u dan sneller helpen.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

mr. 5.1, 2, e