Gemeente Amsterdam

Intrekken verouderd waterbeleid Oost

Aan Dagelijks bestuur stadsdeel Oost
Van Chris Rümke, R&D, 06 – 1481 8983, chris.rumke@amsterdam.nl

Datum 10 december 2025

Gevraagde besluit:

1. Intrekken van de *Uitvoeringsregels op grond van art. 2.5.1. van de Verordening op de Haven en het Binnenwater 2006 (pleziervaartuigen)",* zoals vastgesteld door de stadsdeelraad Zeeburg op 18 december 2007.
2. Bevorderen van het op latere datum intrekken van met de voornoemde Uitvoeringsregels samenhangende besluiten, zijnde:
    1. Ruimtelijke reserveringen voor grotere pleziervaartuigen aan de Stuurmankade en de Stokerkade in het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg, Rietlanden.
    2. Besluit van 12 april 2010 van het dagelijks bestuur van stadsdeel Zeeburg om geen nieuwe ontheffingen van pleziervaartuigen langer dan 12 meter langs de Stuurmankade en de Stokerkade uit te geven.
    3. Verkeersbesluit van 7 oktober 2015 van Waternet over het instellen van een meerverbod voor alle schepen met uitzondering van pleziervaartuigen met een ontheffing aan de Stuurmankade en de Stokerkade.
3. Intrekken van de *Richtlijnen voor drijvende terrassen in de Polygoonbuurt*, zoals vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost op 24 januari 2012.
4. Intrekken van de *Richtlijnen drijvende terrassen Waterbuurt Oost en West*, zoals vastgesteld door de stadsdeelraad Zeeburg op 24 juni 2008.
5. Intrekken van het *Steigerplan Zuidbuurt Steigereiland*, zoals vastgesteld door de stadsdeelraad Zeeburg op 16 december 2008.

Aanleiding

Voor de verdere invulling van het omgevingsplan wordt onderzocht of het noodzakelijk is om oude stadsdeelregelingen op te nemen in het omgevingsplan of dat deze kunnen worden ingetrokken. Uit het onderzoek blijkt dat enkele oude regelingen en besluiten kunnen worden ingetrokken.

Status van beleidsdocumenten stadsdelen sinds 2014

Bij de herziening van het bestuurlijk stelsel in 2014 is bepaald dat stadsdelen hun bevoegdheid verloren voor het vaststellen van beleid en regelgeving. Bestaand stadsdeelbeleid moest in twee jaren geharmoniseerd worden. Het stadsdeel bleef bevoegd voor het formuleren (en dus ook intrekken) van werkinstructies. De in dit stuk besproken documenten zijn in 2014 of 2016 niet beschouwd als vallend onder de beleidsharmonisatie (en zijn dus 'werkinstructie').

De beide documenten over drijvende terrassen waren indertijd wel degelijk bedoeld om te regels te bevatten, dus mogelijk is toen de categorisering 'werkinstructie' foutief geweest. Vermoedelijk is in 2014 afgewogen dat de feitelijke regels in het bestemmingsplan horen te staan en dat de

documenten dus als werkinstructie gelezen kunnen worden. Als het dan als 'regels' zou zijn beoordeeld, dan hadden deze documenten zonder nadere actie in 2016 hun geldigheid verloren.

VOORGESTELDE BESLUITEN

Ad 1. Intrekken van de *Uitvoeringsregels op grond van art. 2.5.1. van de Verordening op de Haven en het Binnenwater 2006 (pleziervaartuigen)*
Dit document is vastgesteld in 2007, toen pleziervaartuigen nog maximaal 12 meter lang mochten zijn. In de nu geldende Verordening op het binnenwater 2010 (Vob) is sinds 2013 bepaald (artikel 2.1.4 lid 1b) dat het verboden is ligplaats te nemen met een pleziervaartuig dat langer is dan 10 meter. Daarnaast biedt de Vob het college de gelegenheid om voorwaarden te stellen aan een ontheffing van deze regeling.

Het college heeft op 12 mei 2015 besloten:

> *'Vast te stellen de beleidsregels die moeten worden toegepast bij het behandelen van de aanvraag tot ontheffing van het in artikel 2.5.1. Verordening op het binnenwater 2010 vermelde verbod meteen pleziervaartuig langer dan 10 meter ligplaats in te nemen.'*

Inhoudelijk komt de ontheffing erop neer dat het college ontheffing verleent voor pleziervaartuigen langer dan 10 meter met een historische waarde (o.a. varend erfgoed). Door de vaststellingsdatum in combinatie met de bevoegdheden op dat moment is dit juridisch gekoppeld aan stadsdeel Centrum en GSP-gebieden.

De diagnose is dat het document van Zeeburg verouderd is:
- Er wordt nog uitgegaan van een maximale lengte van 12 meter;
- Het oude document was slechts van toepassing op het gebied van stadsdeel Zeeburg.
- Het document is gebaseerd op de Verordening op de haven en het binnenwater van 2006, terwijl nu wordt gewerkt met de Verordening op het binnenwater 2010 (Vob).

Strikt genomen heeft Oost nog steeds mandaat om ontheffingen op basis van de Vob te verstrekken, uitsluitend voor het eigen gebied. De redenen om dit juist niet te doen (gebrek aan ruimte, risico van illegale bewoning) zijn nog steeds hetzelfde en relevant, de reden om het eventueel wel te doen (behoud varend erfgoed) is ook nog relevant. Het is logisch om van dit mandaat geen gebruik te maken, omdat Programma Varen nu een mandaat heeft om ontheffingen voor de hele stad te geven (geografisch handiger). Er lijken stadsbreed nu 37 ontheffingen actueel te zijn (circa 8.000 pleziervaartuigen met vignet, circa 4.000 "zwart"). Het gaat dus om een klein aantal uitzonderingen.

Voor het maken van die uitzonderingen zijn de huidige documenten en besluiten niet meer relevant. Het voorstel is daarom om dit document in te trekken.
Dit voorstel is volkomen beleidsarm omdat er al jaren geen ontheffingen meer zijn afgegeven.

Ad 2: Bevorderen van het op latere datum intrekken van met de voornoemde Uitvoeringsregels samenhangende besluiten, zijnde:

1. Ruimtelijke reserveringen voor grotere pleziervaartuigen aan de Stuurmankade en de Stokerkade in het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg, Rietlanden.

2. Besluit van 12 april 2010 van het dagelijks bestuur van stadsdeel Zeeburg om geen nieuwe ontheffingen van pleziervaartuigen langer dan 12 meter langs de Stuurmankade en de Stokerkade uit te geven.
3. Verkeersbesluit van 7 oktober 2015 van Waternet over het instellen van een meerverbod voor alle schepen met uitzondering van pleziervaartuigen met een ontheffing aan de Stuurmankade en de Stokerkade.

1. *Ruimtelijke reserveringen voor grotere pleziervaartuigen aan de Stuurmankade en de Stokerkade in het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg, Rietlanden.*

In het algemeen mogen pleziervaartuigen liggen daar waar dat niet verboden is. Om spreiding van grotere pleziervaartuigen over het gehele stadsdeel te vermijden heeft stadsdeel Zeeburg er indertijd voor gekozen om voor deze pleziervaartuigen twee locaties te aan te wijzen in het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg, Rietlanden (2007 en actualisatie 2017):

- Tegenover Stuurmankade 312-370 (ruim 160m langs de kade).
- Tegenover (de kop van de) Stokerkade 128-134 (bijna 50m langs de kade).

Hierbij geldt een maximale lengte voor een pleziervaartuig van 25 meter.

Met de intrekking van het oude stadsdeelbeleid vervalt ook de aanleiding om kaderuimte te reserveren in het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt de reservering bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan in te trekken. Dit is beleidsarm.

Wijziging van het omgevingsplan is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Het dagelijks bestuur stemt met het besluit in met het voorstel om dit (op termijn) te regelen (gewenste ontwikkeling).

2. *Besluit van 12 april 2010 van het dagelijks bestuur van stadsdeel Zeeburg om geen nieuwe ontheffingen van pleziervaartuigen langer dan 12 meter langs de Stuurmankade en de Stokerkade uit te geven*.

De motivatie bij dit besluit is niet meer te vinden, maar de reden lag volgens betrokkenen in het feit dat er op deze locaties dermate veel hinder van golfslag was dat diverse vaartuigen gezonken of zwaar beschadigd waren. De locatie was dus ongeschikt.

Dit besluit zou eind 2010 geëvalueerd worden, maar heeft nooit plaatsgevonden. Omdat het nog steeds geldig is, zou het logisch ook dit besluit in te trekken. Dit mag pas na het intrekken van de ruimtelijke reservering. Dit betreft een bevoegdheid van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost.

3. *Verkeersbesluit van 7 oktober 2015 van Waternet over het instellen van een meerverbod voor alle schepen met uitzondering van pleziervaartuigen met een ontheffing aan de Stuurmankade en de Stokerkade*.

In 2015 is op verzoek van stadsdeel Oost een verkeersbesluit genomen:

‘een meerverbod voor alle schepen met uitzondering van pleziervaartuigen langer dan 10.00 meter met ontheffing op de volgende locaties:

- *Spoorwegbassin aan de Stuurmankade tegenover 312 tot en met 370;*
- *Kop Stokerkade tegenover 128 tot en met 134.’*

Met dit besluit is geregeld dat er op deze locaties dus niets anders mag liggen. Het ligt voor de hand om te verzoeken dit verkeersbesluit in te trekken als de bestemming is gewijzigd.

Het mandaat hiervoor is momenteel belegd bij de directeur van het Programma Varen.

Deze drie intrekkingen zijn niet spoedeisend, zo lang als er geen ontwikkelingen zijn om aan de Stuurmankade of Stokerkade andere activiteiten toe te staan.

Ad 3. Intrekken van de *Richtlijnen voor drijvende terrassen in de Polygoonbuurt*, zoals vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost op 24 januari 2012.
In 2012 werd geconstateerd dat er richtlijnen nodig waren om in enige mate drijvende terrassen in de Polygoongracht toen te staan, op basis van een ontheffingsgrondslag uit de Verordening op het binnenwater 2010 (Vob). Het document bestaat uit enkele hoofdstukken, waarvan de eerste twee inleidend en toelichtend van karakter zijn en het derde hoofdstuk de feitelijke richtlijnen (regels) zijn, die ook worden ingeleid met de zin “De volgende regels zijn van toepassing”.

Sinds die tijd zijn er twee belangrijke ontwikkelingen geweest:
1. Drijvende terrassen zijn formeel bouwwerken geworden, die vallen onder omgevingsrecht.
2. Het bestemmingsplan IJburg 1e fase (2013) is van kracht geworden, waarin regels over drijvende terrassen zijn opgenomen.

In het bestemmingsplan IJburg 1e fase (2013) staat onder de regels o.a.:
- Artikel 21.1 lid h: “ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van water - drijvend terras' zijn drijvende terrassen toegestaan”;
- Artikel 21.5.2: “Voor drijvende terrassen gelden de volgende regels:
    - een hoogte van maximaal 30 centimeter voor drijvende terrassen;
    - een diepte van maximaal 3 meter per drijvend terras”.

In de toelichting van het bestemmingsplan staat expliciet dat het de bedoeling is om de drijvende terrassen mogelijk te maken, op basis van de op het moment van schrijven kennelijk nog niet vastgestelde notitie. In de toelichting wordt ook gesteld dat het dagelijks bestuur bevoegd zou zijn voor het stellen van nadere eisen. Toen het nog vergunningen of ontheffingen waren op basis van de Vob was dit inderdaad het geval.
In het vaststellingsproces hebben de Richtlijnen dus het bestemmingsplan ingehaald.

Vanaf het moment dat drijvende terrassen drijvende bouwwerken zijn geworden zijn de regels uit de Richtlijnen niet meer van toepassing als de regels uit de betreffende richtlijnen niet onderdeel zijn geworden van het bestemmingsplan of daaraan zijn gekoppeld (bijvoorbeeld via het paraplubestemmingsplan Drijvende bouwwerken). Een aanvraag voor een omgevingsvergunning mag uitsluitend worden getoetst aan het omgevingsplan (in dit geval de tekst van het vigerende bestemmingsplan), de bouwregelgeving en de regelgeving over omgevingskwaliteit (welstand). De regels uit de Richtlijnen kunnen door de ontbrekende koppeling door VTH in Oost niet meer toegepast worden als weigeringsgrond. Het wordt daarom dus door niemand meer gebruikt.

Is er hierdoor iets heel erg relevants verloren gegaan dat het noodzakelijk maakt om in te grijpen? De hoofdlijnen staan in iedere geval nog overeind:
- De drijvende terrassen zijn toegestaan zoals de bedoeling was;
- De maatvoering van de drijvende terrassen is in het bestemmingsplan opgenomen;

- De regelgeving van andere partijen waarnaar wordt verwezen is nog intact, zoals waterschapsregels, milieuregels en nautische regels.

De volgende onderwerpen zijn nu niet meer geregeld:
- Materiaalgebruik (hout of composiethout);
- Gebruiksregels, bijvoorbeeld inhoudende dat er geen hekken of bouwsels op het terras mogen staan, geen opslag of schotelantennes mogen worden gerealiseerd.

Aangezien een drijvend terras is gedefinieerd als “een object bestemd om te recreëren, niet zijnde een afmeervoorziening” zijn excessen als gebouwde opslagruimtes al in strijd met de regelgeving.

De betrokken drijvende terrassen liggen in openbaar gebied. Ze vallen daarom onder precario.

Geconcludeerd kan worden dat het document dus feitelijk niet meer gebruikt kan worden. Hierdoor zijn enige indertijd beoogde regels verloren gegaan. Dit verlies is niet dermate groot dat dit nog gerepareerd zou moeten worden.
Onderzocht is ook of het document nog gebruikt werd. Zowel VTH als R&D heeft aangegeven dat dit document niet meer gebruikt wordt.
Het voorstel is daarom om dit document in te trekken.

Ad 4. Intrekken van de *Richtlijnen drijvende terrassen Waterbuurt Oost en West*, zoals vastgesteld door de stadsdeelraad Zeeburg op 24 juni 2008.
In de Waterbuurt (Steigereiland) zijn de waterkavels in erfpacht uitgegeven, onder andere met de verplichting om 20% open water te handhaven en te zorgen dat er zicht is in verband met de ruimtelijke kwaliteit. De wens om drijvende terrassen toe te staan kwam dus naast de erfpachtcontracten te liggen. Het betreft dus geen openbaar water, maar een gedeelte van de erfpachtkavel.
Tijdens de inspraak over drijvende terrassen in het oostelijke gedeelte werd ingebracht dat dezelfde regels ook voor het westelijke gedeelte zouden moeten gaan gelden.
Vergelijkbaar met de Polygoongracht zijn ook deze richtlijnen grotendeels in het bestemmingsplan IJburg 1e fase (2013) opgenomen, in dit geval onder de onderwerpen ‘wonen-4’ en ‘wonen-5’ omdat ze onlosmakelijk zijn verbonden met de kavels voor de waterwoningen.

Er was bij de vaststelling inhoudelijk discussie of hier wel bergingen op de terrassen mogen worden gerealiseerd. Omdat de woningen veel lager liggen dan de kade neemt een berging doorgaans het zicht vanaf de kade niet weg, en daarom werden bergingen met mate toegestaan.

Ook hier lijkt een deel van de indertijd beoogde regels niet in het bestemmingsplan opgenomen te zijn, onder andere over hekwerken.

Geconcludeerd kan worden dat ook dit document feitelijk niet meer gebruikt kan worden (zie ook ad. 3). Hierdoor zijn enige beoogde regels verloren gegaan. Dit verlies is niet dermate groot dat dit nog gerepareerd zou moeten worden. Het voorstel is daarom om ook dit document in te trekken.
Onderzocht is ook of het document feitelijk nog gebruikt werd. Zowel VTH als R&D heeft aangegeven dat dit document niet meer gebruikt wordt. Het voorstel is daarom om dit document in te trekken.

Ad 5. Intrekken van het *Steigerplan Zuidbuurt Steigereiland*, zoals vastgesteld door de stadsdeelraad Zeeburg op 16 december 2008.
Toen in 2008 het Steigereiland in ontwikkeling was is een plan gemaakt en vastgesteld over de realisatie van een aantal steigers. Ook is daarvan de financiering toen geregeld. Volgens deze plannen is toen het gebied ingericht.
Naderhand zijn voor het gebied bestemmingsplannen vastgesteld: IJburg 1e fase (centrale stad) in 2013 en IJburg 1e fase 2014. Als er nieuwe aanvragen voor steigers of afmeervoorzieningen worden die getoetst aan de bestemmingsplannen.
Onderzocht is ook of het document nog gebruikt werd. Zowel VTH als R&D heeft aangegeven dat dit document niet meer gebruikt wordt.
Het voorstel is daarom om dit document in te trekken.