

**Nota beantwoording
zienswijzen
en (ambtshalve) wijzigingen**

1. Inleiding

Het college van B&W heeft op 6 maart 2018 besloten het ontwerpbestemmingsplan Drijvende Bouwwerken vrij te geven voor publicatie van het ontwerp. Het ontwerpbestemmingsplan Drijvende Bouwwerken is op donderdag 15 maart gepubliceerd in de Staatscourant. Normaliter zou de termijn na 6 weken eindigen.

Echter, de titel van de publicatie bevatte een erratum. Er stond een verkeerde gemeente in de aanhef. Dat is zo snel mogelijk gerectificeerd. Omdat dit mogelijk verwarring heeft veroorzaakt over de termijn is besloten de termijn te hanteren gerekend vanaf de rectificatie.

Er zijn 62 zienswijzen ontvangen. Alle zienswijzen zijn in behandeling genomen.

De zienswijzen zijn verkort weer gegeven en soms geredigeerd in verband met de leesbaarheid.

Verder zijn de ambtshalve wijzigingen opgenomen. Dit betreft wijzigingen die niet het gevolg zijn van zienswijze of collegiale reacties.

2. Beantwoording zienswijzen

Zienswijze 1

Het voorgenen regime kan geen overgangsrecht zijn. Het had positief bestemd moeten worden overeenkomstig de bestaande situatie. Er is immers geen zicht op dat de bestaande situatie binnen de planperiode van 10 jaar wordt beëindigd.

Indien er al vanuit gegaan moet worden gegaan dat overgangsrecht hier wel mogelijk is, dan voldoet het overgangsrecht niet, ervan uitgaande dat de raad dit, overigens in strijd met artikel 3.2.3 Bro, beschouwd als persoonsgebonden. Immers, het overgangsrecht is behoudens de hier niet van toepassing zijnde uitzonderingen van artikel 3.2.3 Bro zaaksgebonden.

Gemachtigde verzoekt het bestemmingsplan op deze punten niet vast stellen

Reactie

Het paraplubestemmingsplan is opgesteld nu de Raad van State een tweetal uitspraken heeft gedaan waarin is bepaald dat in een aantal gevallen woonboten/woonschepen te beschouwen zijn als bouwwerken en daardoor onder de werking van de Wabo vallen. De Wabo en aanverwante regelingen voorzagen hier niet in en vervolgens is de Wet verduidelijking voorschriften Woonboten opgesteld en per 1 januari 2018 in werking getreden.

In deze wet is bepaald dat alle legale woonboten/woonschepen die beschikken over een vergunning worden omgezet naar een omgevingsvergunning. De wetgever heeft hiermee voor zowel de woonbooteigenaren als de lagere overheden de lasten willen verlichten die een dergelijke wetswijziging met zich meebrengt.

Dit betekent dat de wet voorziet in een regeling voor bestaande woonboten die op het moment van inwerkingtreding van deze wet voor de bestaande woonboot of toestemming om te bouwen of te gebruiken in bezit hebben krachtens een provinciale of gemeentelijke verordening een ontheffing of ligplaatsvergunning, wordt de verleende ontheffing of vergunning gelijkgesteld met een omgevingsvergunning.

Verder hoeven de hier genoemde bestaande woonboten die beschikken over een ontheffing of vergunning, niet aan de eisen van het Bouwbesluit 2012 te voldoen. Wel dienen deze woonboten aan de zorgplicht van artikel 1a Woningwet te voldoen, die kortgezegd inhoudt dat door de staat, bouw, sloop of het gebruik van de woonboot geen gevaar voor gezondheid of veiligheid mag ontstaan.

Woonboten waarvoor op dit moment reeds een vergunning vereist is, maar die niet over de benodigde vergunning beschikken (illegale woonboten), verkrijgen niet van rechtswege een omgevingsvergunning. Voor deze woonboten zal daarom een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Ook moeten deze boten voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit. Ook moeten deze woonboten nog steeds een ligplaatsvergunning hebben.

Deze laatste categorie valt ook niet onder de werking van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Drijvende Bouwwerken voorziet uitsluitend in een regeling voor legale boten welke beschikken over een vergunning of een ontheffing.

Door de inwerkingtreding van de WvW zijn de woonboten voortaan aan te merken als bouwwerken. De WvW voorziet daartoe in een regeling waarbij verleende vergunning/ontheffingen voor woonboten worden “omgezet” naar een omgevingsvergunning.

Het paraplubestemmingsplan beoogt niet af te doen aan bestaande legale situatie en is niet als overgangsrecht in de zin van het Bro bedoeld.

Het paraplubestemmingsplan fungeert in zoverre als overgangsfase dat het voorziet in bouwregels, totdat de desbetreffende bestemmingsplannen waar de woonboten zijn gelegen, hun eigen bouwregels voor woonboten hebben opgenomen.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 2 tot en met 26

Gelijklopend aan zienswijze 1

Zienswijze 27

Gelijklopend aan zienswijze 1 met de volgende aanvulling:

De nut en noodzaak van dit ontwerpbestemmingsplan ontbreken. Volgens de gemeente Amsterdam verandert er niets ten opzichte van reeds bestaande bestemmingsplannen waardoor inspraak in de meest brede zin van het woord niet nodig en overbodig zou zijn. Indien dit laatste punt van toepassing is kan niet anders worden geconcludeerd dan dat het moet leiden tot meer ambtelijke en administratieve drukte welke blijkbaar gewenst wordt door de gemeente maar niet door indiener.

Reactie

Het opstellen en in procedure brengen van dit bestemmingsplan is ingegeven voor de wetswijziging. Deze wetswijziging is het gevolg van een tweetal uitspraken van de Raad van State. Echter, dit bestemmingsplan is uitsluitend een technische herziening om de bestaande bestemmingsplannen aan te passen aan de huidige wetgeving en zodoende de lastendruk voor aanvragers en ambtenaren te verlichten bij het verlenen van nieuwe vergunningen.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 28

Gelijklopend aan zienswijze 1 met de volgende aanvulling:

indiener ziet het ontwerpbestemmingsplan als een eerste stap om de woonbootbewoners tegemoet te komen en wordt om die reden op prijs gesteld. Het ontwerpbestemmingsplan laat nog wel te wensen over omdat het de onderliggende bestemmingsplannen in tact laat waardoor er nog veel verschillende regels en interpretaties zijn.

Reactie

Het paraplubestemmingsplan komt als het ware over de geldende bestemmingsplannen te liggen. Er is geprobeerd geen tegenstrijdige begrippen op te nemen, zodat de geldende bestemmingsplannen en het paraplubestemmingsplan op elkaar aansluiten.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 29

Gelijklopend aan zienswijze 1 met de volgende aanvulling:

Hoofdstuk 1.3 spreekt van (historisch) varende schepen. Dit dient te worden voorzien van een duidelijke definitie waarbij vermeldt wordt aan welke eisen een schip moet voldoen om binnen deze categorie te vallen. Bovendien dient de status van deze schepen onafhankelijk te zijn van hoe deze ter plaatse functioneren zodat willekeur voorkomen wordt en rechtszekerheid geboden wordt, zoals beoogd door de Wvww.

Hoofdstuk 4 dient specifiek te benoemen dat vervanging door historische schepen is toegestaan (eventueel met aanvullende voorwaarden) aangezien de huidige tekst een uitsterfconstructie is voor de historische schepen in Amsterdam waarbij het aannemelijk is dat zij enkel nog vervangen kunnen worden door replica's die aan de eisen van het bouwbesluit voldoen. In de huidige vorm zal het bestemmingsplan er toe leiden dat de grachten vol komen te liggen met lelijke eenvormige bijna vierkante bakken die in niets meer herinneren aan schepen.

Reactie

Wat precies onder (historisch) varende schepen moet worden verstaan staat in artikel 1, zevende lid, van de Woningwet. De wetgever heeft specifiek voor deze omschrijving gekozen om wat betreft terminologie aan te sluiten bij de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. In de memorie van toelichting op de Wvww, kamerstuk 34434, nr. 3, Tweede Kamer, staan criteria die betrokken kunnen worden bij de beoordeling of een schip is bestemd voor de vaart. Het opnemen van een definitiebepaling in voorliggend paraplubestemmingsplan zou hier alleen beperkend op kunnen werken. De uitzondering in de Wvww is gemaakt voor dit soort schepen om te voorkomen dat het historische karakter van de schepen verloren gaat, als dit soort schepen moeten voldoen aan het Bouwbesluit.

Voor de bouwwerken waarop het paraplubestemmingsplan van toepassing is, geldt in ieder geval het maximaal aantal ligplaatsen uit het moederplan. De (historische) varende schepen zijn geen bouwwerken. Dit betekent echter niet dat historische schepen worden wegbestemd. Het paraplubestemmingsplan doet niets af aan het aantal ligplaatsvergunningen voor (historisch) varende schepen. Deze mogen nog steeds naast de drijvende bouwwerken blijven bestaan. Als een (historisch) varend schip op een bepaalde ligplaats verdwijnt kan deze door zowel een ander (historisch) varend schip (met ligplaatsvergunning) dan wel een drijvend bouwwerk (met omgevingsvergunning) worden vervangen. De stelling dat met voorliggende paraplubestemmingsplan replica's worden gestimuleerd, kan niet worden gevolgd.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 30 en 31

Gelijkkluidend aan zienswijze 29

Zienswijze 32

Gelijkkluidend aan zienswijze 1 met de volgende aanvulling:

Indiener geeft aan dat een bestemmingsplan twee functies heeft. Een vastleggen en beheersen of om iets nieuws mogelijk te maken. Uit de doelstelling van dit plan haalt indiener het volgende: onder paragraaf 1.4 wordt gesteld dat het uitgangspunt is om de bestaande rechten te respecteren maar ook om nadrukkelijk niet meer rechten te bieden aan eigenaren/bewoners dan het geval was voor de inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Dit plan (zo staat er verder in dezelfde paragraaf) betreft uitsluitend een juridische regeling. Er is geen ruimte voor andere afwegingen. Indiener verbaast zich dan ook dat er juist een heleboel zaken, regeltjes en ruimtelijke wensen worden toegevoegd aan dit

plan en alle woonbooteigenaren benadeeld worden door de mogelijke invoering van dit plan. Dit druist zijn inziens in tegen de aangegeven functies van het bestemmingsplan. Het plan is dus niet beleidsarm en de zinssnede “er is geen ruimte voor andere (ruimtelijke) afwegingen wordt niet gevolgd.

De nieuwe wetgeving zou meer duidelijkheid en daarmee meer rechtszekerheid bieden aan eigenaren en bewoners van drijvende bouwwerken. Dit wordt dus zeer beperkt in dit bestemmingsplan. Indiener vraagt zich af of dit klopt?

Onder paragraaf 2.2 wordt tussen neus en lippen door melding gemaakt van het zogenaamd gelijk trekken van begrippen. Indiener vindt dat prima maar het mag niet betekenen dat de regels die aan die begrippen hangen ook overal gelijk getrokken worden want dat betekent dat er nieuwe regels worden geïntroduceerd of komen te vervallen. En dat is niet beleidsarm.

Verder wordt in paragraaf 2.4 verduidelijkt dat het gaat om een beleidsarm bestemmingsplan en dat het enkel wordt opgesteld vanwege de nieuwe wetgeving. “voor het overige blijven de regels voor woonboten, zoals deze zijn opgenomen in de moederplannen onverminderd van kracht” en dan komt de in ogen van indiener tegenstelling: “tenzij dit plan ze expliciet uitsluit”. En indiener meent dat dit plan daar veelvuldig misbruik van maakt.

In hoofdstuk 4 wordt gemeld dat er geen risico is op planschade want er wordt gesteld dat roerende zaken geen planschade krijgen. Al is indiener van mening dat wat al bestemd is en een andere bestemming krijgt wel degelijk beschermd wordt door planschade. Indiener vraagt zich af of er al jurisprudentie is over drijvende bouwwerken en planschade of wat te denken van de RVS (Raad van State)

Reactie

Het standpunt, dat met voorliggende bestemmingsplan alle booteigenaren benadeeld worden, wordt niet gedeeld. Het paraplubestemmingsplan heeft als doel eventuele vervanging, verbouwingen of veranderingen aan woonboten eenvoudiger te maken, aangezien er geen uitgebreide procedure afwijken van een bestemmingsplan gevolgd hoeft te worden. Anders dan indiener verondersteld zijn er geen ruimtelijke wensen toegevoegd. Indiener heeft dit standpunt ook niet verder onderbouwd. Het paraplubestemmingsplan is geen beperking op de Wvww, maar een uitwerking naar aanleiding van die wet.

De begrippen die in dit paraplubestemmingsplan gelijk worden getrokken hebben allemaal iets te maken met de drijvende bouwwerken. In zoverre gelden deze begrippen dan ook in plaats van de begrippen zoals in de geldende moederplannen. Vervolgens zijn er planregels opgenomen die uitgaan van deze begrippen. Het gaat om een juridische vertaling en anders dan indiener veronderstelt niet om verwerking van nieuw beleid.

Het paraplubestemmingsplan sluit alleen de afwijkingsbevoegdheden voor bouwhoogtes uit de moederplannen uit, omdat het paraplubestemmingsplan nadrukkelijk geen nieuwe rechten aan bewoners/eigenaren wil bieden. In zoverre werkt het paraplubestemmingsplan in enige mate beperkend. Deze keuze is echter gemaakt omdat in sommige moederplannen een afwijkingsbevoegdheid voor bouwhoogte was opgenomen en in andere moederplannen niet. Op deze manier zijn de regels in het paraplubestemmingsplan gelijk getrokken. Het paraplubestemmingsplan heeft een eigen afwijkingsregels opgenomen. De enkele omstandigheid dat er geen uitbreidingsmogelijkheid in het parapluplan is opgenomen betekent nog niet dat het uitgangspunt dat het paraplubestemmingsplan beleidsarm is, onjuist is.

Planschade doet zich inderdaad niet voor. Anders dan indiener verondersteld worden er geen andere bestemmingen vastgesteld.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 33

1) Indiener waardeert het uitgangspunt om procedures te vereenvoudigen maar is van mening dat dit bestemmingsplan een andere indruk wekt. Indiener ziet bepalingen die het de gemeente makkelijker maakt om met drijvende bouwwerken om te gaan. Zo worden jarenlang gedoogde situaties omtrent ligplaatsen en onderlinge afstand met een pennenstreek naar hand van de gemeente gezet. Er is geen sprake van rechtszekerheid als de gemeente haar bevoegdheden gebruikt om het eigen gebrek aan jarenlang handelen en handhaven te herstellen zonder oog te hebben voor wat dit voor de rechten en positie van bewoners en eigenaren betekent.

2) Indiener bekruipt bij het lezen van dit plan de gedachte dat het de gemeente om het aantal drijvende bouwwerken in de stad in te perken. Indiener leest dat terug in de vervangingsregeling voor de schepen in de stad. Die zouden niet meer vervangen mogen worden door woonarken. Indiener ziet dat ook terug in de nadere eisen regeling. Met name deze laatste regeling kan de gemeente houvast geven om de rechten van bewoners en eigenaren van drijvende bouwwerken ingrijpend aan te tasten. Als voorbeeld draagt indiener aan dat woningen op het land ook niet worden opgeofferd omdat het zicht van belang is.

3) Het niet mogen vervangen van naar een andere type drijvend bouwwerk onmogelijk wordt gemaakt. Indiener dringt aan op een ontheffing die het mogelijk maakt om woonschepen te blijven vervangen door woonarken. In ieder geval voor oudere bewoners die met de bouw van een levensloopbestendige ark op dezelfde plaats kunnen blijven wonen, of anderszins als een vervanging van een schip door een schip aantoonbaar geen haalbare optie is.

Reactie

1) Voor zover indiener bedoelt te betogen dat met het paraplubestemmingsplan situaties worden gelegaliseerd die door gebrek aan handhaving jaren lang hebben voortgeduurd, wordt overwogen dat voorliggend paraplubestemmingsplan geen illegale situatie legaliseert. Alleen als het moederplan de woonboot toestaat en er een ligplaatsvergunning is verleend worden drijvende bouwwerken in het kader van dit paraplubestemmingsplan meegeteld.

2) Verder heeft het paraplubestemmingsplan niet het oogmerk om het aantal drijvende bouwwerken in te perken. Alle bestaande legale situaties mogen blijven bestaan. Voor zover de uitwisseling van een schip door een woonark is gewenst, stonden de meeste moederplannen dit al niet toe. Als het desbetreffende moederplan het wel toestond, dan kan uitwisseling nog steeds. Om zeker te zijn dat voornoemd uitgangspunt blijft gehandhaafd hebben we aanleiding gezien de formulering van de planregel die de aantallen regelt iets aan te passen.

3) In de nadere eisen regeling als bijvoorbeeld in artikel 4, lid 4.2, van de planregels wordt verwezen naar de nu geldende waterbeleidsregels. Deze zijn nu ook al van toepassing op de bewoners en eigenaren van drijvende bouwwerken. Van benadeling is derhalve geen sprake.

Wat betreft het vervangen van en naar een ander type drijvend bouwwerk zijn daarvoor de regels in het moederplan doorslaggevend. Als er een wens bestaat een woonschip door een woonark te laten vervangen is dat niet onmogelijk. Dan zal alleen een afwijkingsprocedure van het bestemmingsplan gevolgd dienen te worden. Een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid wordt niet wenselijk geacht.

Indiener heeft nog de volgende vragen:

- Is het zo dat moederplannen die op termijn moeten worden vervangen zullen worden aangepast naar de letter van dit ontwerpplan zodat de rechten van bewoners en eigenaren op termijn alsnog verloren kunnen gaan.

reactie: Ja het is de bedoeling dat in de komende bestemmingsplannen regels over drijvende bouwwerken worden opgenomen. Of dit tot beperking van rechten leidt is nu niet te zeggen. Dat ligt eraan wat in het desbetreffende bestemmingplan geregeld moet worden.

- Als de huidige- en nieuwe vergunningspraktijk vanwege dit ontwerpplan sterker met elkaar gaan conflicteren wat gaat de gemeente dan doen om het voor de bewoners en eigenaren daadwerkelijk eenvoudiger/uitvoerbaar te maken?

reactie: De huidige vergunningenpraktijk gaat niet conflicteren met het paraplubestemmingsplan. Het regime met betrekking tot ligplaatsvergunningen blijft naast het paraplubestemmingsplan bestaan. Het paraplubestemmingsplan ziet alleen op het oprichten van nieuwe drijvende bouwwerken en het veranderen van drijvende bouwwerken.

- Klopt het dat u de vervanging van een schip door een woonark onmogelijk maakt en wat als dit niet anders kan vanwege praktische, financiële of technische redenen? Is de gemeente genegen specifieke ontheffingen daaromtrent in te voeren?

reactie: Als het maximaal toegestane aantal woonarken al is bereikt, kan de genoemde vervanging worden bereikt via een afwijkingsprocedure van het bestemmingsplan. Dat wordt het geval bekeken en moet een ruimtelijke afweging worden gemaakt.

- Klopt het dat het ontwerpbestemmingsplan een einde maakt aan de ontheffingsruimte in moederplannen omtrent maatvoering (10% regeling) en bouwvoorschriften die juist zijn opgenomen om de uitvoeringspraktijk uitvoerbaar te laten zijn en waarom schrapt de gemeente juist de bepalingen die wel werken in de praktijk?

reactie: Dat klopt. Met het paraplubestemmingsplan worden geen (kleine) afwijkmogelijkheden meer geboden.

- Kan de gemeente een toelichting geven op wat de intentie is van de gemeente met de maatvoering van de drijvende bouwwerken, aansluitend op de huidige diversiteit en met inachtneming van de huidige rechtspositie van bewoners en eigenaren of beperkend op grond van allerlei overwegingen die de gemeente goed uitkomen?

reactie: Beoogd is de bestaande situatie toe te staan.

- Is het zo dat de kostbare bestemmingsplanwijziging bij nieuwbouw van een woonark bij de toepassing van het ontwerpplan van de baan is en derhalve alleen voor de omgevingsvergunning hoeft te worden betaald?

reactie: Nee, als alle ligplaatsen die in het moederplan worden genoemd vergeven zijn, dient, net als voordat dit paraplubestemmingsplan bestond, een wijziging van het bestemmingsplan aangevraagd te worden.

Conclusie:

Onder 2 leidt ertoe dat planregel over maximale aantallen wordt aangepast.

Zienswijze 34

Indieners zijn van mening dat het ontwerpbestemmingsplan artikel bevat die niet de bestemming regelen of die rechtsongelijkheid creëren tussen drijvende bouwwerken en traditionele bouw.

Indieners menen dat deze artikelen geschrapt dienen te worden uit het bestemmingsplan.

Artikelen 4.1.5; 5.1.5; 6.1.5; 8.1.4; 9.1.4; 11.1.4; 12.1.4 en 14.1.14 zoals opgenomen in hoofdstuk van de regels van het bestemmingsplan.

Dit betreft dezelfde bepaling met de volgende tekst:

Tot de aantallen in artikel 4.1.4 worden tevens gerekend de drijvende bouwwerken voor de oprichting waarvan een omgevingsvergunning is verleend, dan wel geacht moeten worden te zijn verleend, alsmede schepen in de zin van artikel, 1 lid 7, van de Woningwet waarvoor een ligplaatsvergunning is verleend, welke drijvende bouwwerken en/of schepen tijdelijk verplaatst zijn, wegens:

- a. werkzaamheden aan het drijvende bouwwerk of het schip;
- b. werkzaamheden in het water en/ of de kade ter plaatse van de locatie waarvoor de omgevingsvergunning of de ligplaatsvergunning geldt;
- c. evenementen die tijdelijke verplaatsing noodzakelijk maken.

Als bewoners van woonboten vallend onder de bestemmingsomschrijving voor water ten behoeve van drijvende bouwwerken (zie bijlage bij de regels, bijlage 1 lijst van vigerende bestemmingsplannen) Water in het bestemmingsplan Sixhaven 2014 zijn indieners van mening dat verplaatsing van een woonschip los staat van de bestemming van een ligplaats. Het is overbodig en levert verwarring op om dergelijk zaken in een bestemmingsplan te regelen. Bovenal tekenen indieners ernstig bezwaar aan tegen de bestemming genoemd in artikel 4.1.5c.

Indieners eisen dat deze artikelen worden geschrapt in het definitieve bestemmingsplan. Tijdelijke verplaatsing in het kader van evenementen is wat indieners betreft niet aan de orde, net zo min als het afbreken van vaste bouwwerken vanwege evenementen.

Indieners geven hiervoor de volgende overwegingen:

- Met de inwerkingtreding van de WvW zijn de vergunningen bestemmingsplan Drijvende Bouwwerken voor woonboten van rechtswege gelijkgesteld met een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is verleend.
- De woonarken van indieners zijn al opgenomen in het bestemmingsplan Sixhaven 2014 en in dat plan is geen enkele gebruiksregel opgenomen waarin sprake is van verplaatsing vanwege evenementen.
- Een tijdelijke verplaatsing van een of meer drijvende bouwwerken is naar mening van indieners te alle tijde nooit aan de orde. Bouwwerken aan de wal worden ook niet gesloopt omdat er een evenement moet plaatsvinden. En als woonboten van rechtswege gelijkgesteld zijn met bouwwerken waarvoor een omgevingsvergunning is verleend gelden niet alleen dezelfde rechten maar ook plichten.
- Indieners zijn van mening dat deze artikelen niet beleidsarm zijn daarmee niet uitsluitend een technische herziening en dat ze een vermindering van rechten inhouden voor de bewoners.

Om bovenstaande dient ook het begrip wissellocatie aangepast te worden.

Verder brengen indieners naar voren dat artikel 15 om dezelfde redenen geschrapt moet worden.

Indieners tekenen pro forma bezwaar aan tegen mogelijke wijzigingen in het bestemmingsplan indien deze wijzigingen betrekking hebben op het gebied waar hun woonboten ligplaatsen innemen.

Reactie

Traditionele bouw en drijvende bouwwerken zijn niet helemaal hetzelfde, zodat het logisch is dat er verschillen zijn in de regelgeving. Het is eenvoudiger een woonboot te verplaatsen dan een gebouw. Met de regeling is beoogd te voorkomen dat de ligplaatsplekken van woonboten die tijdelijk zijn

verplaatst kunnen worden ingenomen door nieuwe drijvende bouwwerken dan wel (historisch) varende schepen. Voorkomen moet worden dat het aantal ligplaatsen in Amsterdam toeneemt. De regeling moet derhalve stand houden, maar is iets anders geformuleerd.

Artikel 4, lid 4.1.5, onder c, is opgenomen zodat drijvende bouwwerken tijdens bijvoorbeeld Amsterdam Sail kunnen worden verplaatst, maar het aantal ligplaatsen niet toeneemt.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 35

Gelijklopend aan zienswijze 34 met de volgende aanvulling:

Indiener is van mening dat het plan aan een ruimere inspraak moeten worden onderworpen, mede omdat het niet duidelijk of er ruimere regels zijn toegevoegd. Indiener verzoekt om regels die in dat plan zijn opgenomen die de rechten van bootbewoners in vigerende bestemmingsplannen aantasten te verwijderen.

Reactie

Een inspraakprocedure voor bestemmingsplannen is niet verplicht volgens de wet, maar wel als het in de Inspraakverordening staat. In dit geval doet zich een uitzonderingssituatie voor en kan van inspraak worden afgezien. Het gaat om een juridisch technische reparatie, waarbij het juist de bedoeling is om geen rechten van bootbewoners aan te tasten.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 36 en 37

Gelijklopend aan zienswijze 35

Zienswijze 38

Dhr. A.B.H Koeman, Brigantijnkade 12, 1086 VB Amsterdam

Indiener geeft aan dat het bestemmingsplan spreekt van 1 drijvend bouwwerk per ligplaats naast het bestaande ark. Het drijvende terras zou dan niet mogen of is niet bestemd maar wel opgenomen in de erfpachtvoorwaarden. Deze discrepantie is niet terecht en zou aangepast moeten worden.

Reactie

Een drijvend terras is geen drijvend bouwwerk, daarom zijn er hierover in het paraplubestemmingsplan geen regels opgenomen. Dat betekent echter niet dat ze niet meer mogen. Of een drijvend terras is toegestaan wordt bepaald door het moederplan.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 39

Indiener geeft aan dat artikel 3 mist in de regels terwijl deze wel wordt genoemd in de toelichting. En dat de toelichting en regels niet overeenkomen qua nummering.

Artikel 5.2 wijkt af qua opmaak en tekst van artikel 3.2 ea.

Artikel 4 verwijst naar bijlage 1. Is dit het kaartje plangebied (zonder nadere aanduiding)?

Volgens de toelichting is bijlage 1 een lijst met bestemmingsplannen. Voor de zorgvuldigheid is het

van belang dat het duidelijk is voor welke 'moederplannen' de onderlinge nieuwe afstand geldt zoals opgenomen in de regels zoals artikel 3.1.2.d ev. In diverse bestemmingsplannen liggen nu geheel legaal woonschepen dubbel. Indiener wil graag een toelichting of de status al dan niet veranderd. Tot slot doet indiener een tekstvoorstel artikel 4.3.1 ;.. mits voldaan wordt aan tenminste een van de volgende voorwaarden. En krijgen drijvende bouwwerken voortaan een WOZ-beschikking. En geeft mee om alvast aan Weesp te denken.

Reactie

De plantoelichting zal worden aangepast.

Artikel 5.2 is wat tekstformaat iets anders, maar de inhoud komt overeen. Bijlage 1 bevat een lijst met de (moeder)bestemmingsplannen waar het parapluplan op ziet. Verder zal de planregel over de onderlinge afstand worden veranderd.

Conclusie:

de zienswijze geeft aanleiding het parapluplan aan te passen.

Zienswijze 40

Indiener waardeert het werk dat is verzet naar aanleiding van de uitspraken van de Raad van State maar heeft de volgende vragen:

1. Het onderscheid tussen een bouwwerk en een schip in de betekenis van artikel 1 lid 7 Woningwet is volledig onduidelijk. Enerzijds wordt in de toelichting terecht opgemerkt dat het niet de bedoeling dat er ruimte wordt geschapen om de vele Amsterdamse woonvaartuigen te kunnen verarken waarmee gesuggereerd wordt dat die woonvaartuigen als schip worden gezien. Anderzijds echter worden scheepseigen attributen als masten, zwaarden, boegspriet en roeren bij de bouwvoorschriften niet meegerekend wat de veronderstelling voedt dat schepen weer wel bouwwerken zouden zijn.
 - a. De zogenoemde nulmeting die onlangs is uitgevoerd door de gemeente (wordt deze nulmeting nu of in de toekomst gebruikt om het onderscheid per object weet te geven)?
 - b. Het proefproces wat thans door de gemeente Groningen is aangespannen tegen een aantal stilliggende woonschepen teneinde duidelijkheid te verkrijgen over het verschil tussen een varende en een niet-varende schip?
 - c. De verplichte invoering van het CVO/CBB per 30 december 2018. Indiener kan zich voorstellen dat elk schip met een CVO/CBB zal worden gezien als schip. Betekent dat dan echter ook dat een schip zonder CVO/CBB zal worden gezien als bouwwerk.
2. Indiener vraagt of er in de toekomst een 'wijziging bestemmingsplan' dient te worden aangevraagd als een bouwwerk wordt vervangen door een schip in de van artikel 1 lid 7 Woningwet.
3. In 20121 wordt waarschijnlijk de nieuwe Omgevingswet van kracht die waarschijnlijk een veel duidelijkere omschrijving verlangt van de fysieke invulling van de ruimtelijke omgeving en het onderscheid tussen bouwwerken en schepen zal moeten worden benoemd. Indiener vraagt zich af hoe dit paraplubestemmingsplan zich verhoudt tot die ontwikkeling.
4. Als eigenaren van varende erfgoed is indiener verheugd dat er in dit bestemmingsplan gewag wordt gemaakt van de uitzonderingspositie die het varende erfgoed ten deel valt. Indiener is het echter niet duidelijk waar die uitzonderingspositie uit bestaat en vraagt om een toelichting.

5. In het bestemmingsplan wordt een minimale afstand van 2 meter tussen de verschillende objecten gehanteerd. Dat komt indiener op een aantal plekken in de stad als onmogelijk voor door de bestaande situatie. Wat betekent deze regel als iemand wil vervangen?
6. Indiener wil graag op de hoogte gehouden worden van het vervolgproces.

Reactie

1. Wat precies onder (historisch) varende schepen moet worden verstaan staat in artikel 1, zevende lid, van de Woningwet. De wetgever heeft specifiek voor deze omschrijving gekozen om wat betreft terminologie aan te sluiten bij de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. In de memorie van toelichting op de Wvww, kamerstuk 34434, nr. 3, Tweede Kamer, staan criteria die betrokken kunnen worden bij de beoordeling of een schip is bestemd voor de vaart. De rechtspraak zal daar invulling aan moeten geven. Of elk schip met een CVO/CBB zal ook tot die beoordeling behoren. In het kader van dit paraplubestemmingsplan kunnen wij ons daar niet over uitlaten. De zogenoemde nul-meting heeft niets met het onderscheid te maken tussen historisch varende schepen en woonboten te maken, maar is opgesteld om de feitelijke situatie te inventariseren.
2. Als het moederplan de bedoelde uitwisseling niet toestaat dient er een omgevingsvergunning voor afwijken worden aangevraagd.
3. De Omgevingswet staat inderdaad in de planning. Met voorliggend bestemmingsplan is nog niet met het oog op die wet opgesteld. Dit parapluplan houdt alleen verband met de Wvww.
4. De uitzondering voor historisch varende schepen is ingegeven door de Woningwet.
5. De regeling over de minimale afstanden wordt aangepast.
6. Wij kunnen helaas geïnteresseerden individueel niet op de hoogte houden. De wet schrijft voor bestemmingsplannen een bepaalde procedure voor en die zullen wij volgen.

Conclusie

Hetgeen onder 5 geeft aanleiding om het parapluplan te wijzigen.

Zienswijze 41

1. Indiener geeft aan dat het onderscheid tussen een drijvend bouwwerk en een schip een centrale rol speelt. Dit onderscheid wordt gemaakt op basis van het toegevoegde artikel 1 lid 7 “voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde is een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart geen bouwwerk” het artikel bevat een uiterst korte definitie en geen interpretatie daarvan. Indiener lijkt het zinnig om een deel uit de Memorie van toelichting van de Wvww integraal op te nemen in het onderhavige plan (bv pagina 3 criteria en pagina 12 de interpretatie van de criteria)
2. Indiener vraagt zich af op welke manier en door wie gaat voor bestaande en toekomstige woonschepen bepaald worden of een woonschip als een drijvend bouwwerk dan wel als een schip beschouwd wordt in de context van het bestemmingsplan? En is er een verband met de uitgevoerde nulmeting?
3. Indien in de toekomst een drijvend bouwwerk vervangen wordt door een schip of omgekeerd betekent dat dan dat er een wijziging van het bestemmingsplan nodig is.
4. In het plan mogen nu ter plaatse van de functieaanduiding ‘woonschepenligplaats’(in verschillende varianten) drijvende bouwwerken worden opgericht. Voor de bepaling van het aantal drijvende bouwwerken worden de aantallen schepen daar vanaf getrokken. Echter een vergelijkbare paragraaf voor schepen ontbreekt, dat er ter plaatse van de functieaanduiding ‘woonschepenligplaats; schepen mogen worden afgemeerd. Voor de bepaling van het aantal schepen worden aantallen drijvende bouwwerken daarvan afgetrokken.

Indiener wil graag op de hoogte gehouden worden van de verdere ontwikkelingen van dit paraplubestemmingsplan.

Reactie

1. Wat precies onder (historisch) varende schepen moet worden verstaan staat in artikel 1, zevende lid, van de Woningwet. De wetgever heeft specifiek voor deze omschrijving gekozen om wat betreft terminologie aan te sluiten bij de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. In de memorie van toelichting op de WvW, kamerstuk 34434, nr. 3, Tweede Kamer, staan criteria die betrokken kunnen worden bij de beoordeling of een schip is bestemd voor de vaart. Voor het overnemen van de memorie van toelichting wordt geen aanleiding gezien. Het parapluplan ziet ook niet op dit soort schepen.
2. De beoordeling of sprake is van een drijvend bouwwerk dan wel historisch varend schip zal pas aan de orde komen als een van de beide uitgewisseld wordt. De nul-meting heeft met deze beoordeling niets van doen.
3. Het moederplan bepaalt in hoeverre een drijvend bouwwerk vervangen mag worden door een historisch varend schip.
4. De planregel over de aantallen is aangepast.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het parapluplan aan te passen.

Zienswijze 42

Het bestemmingsplan Sixhaven voorziet al sinds de vaststelling door de bestuursrechter in 2015 in de mogelijkheid om een omgevingsvergunning aan te vragen zonder verzoek om afwijking. Na de herziening van het BP Sixhaven in 2017 is het (naar indiener aanneemt) volledig voorbereid op de wetwijziging van afgelopen januari. Indiener stelt voor om het bp Sixhaven niet onder de werking van het paraplubestemmingsplan te laten vallen. In verband met mogelijk verwarring en onduidelijkheid met name voor nieuwe bewoners van woonboten in dit gebied.

De doelstelling van het plan is reeds verwerkt in de herziening van het bp Sixhaven. De herziening ligt nu voor bij de Raad van State en eventuele zaken die over het hoofd gezien zijn kunnen alsnog worden meegenomen in het moederplan.

Indiener stelt dat de voorgestelde wijze van meten in strijd is met de doelstelling van de WvW en daarmee niet aansluit bij de aanleiding van het parapluplan. De doelstelling moet zijn dat de wijze van meten zoveel mogelijk overeen te laten komen met de wijze van meten van niet-drijvende bouw. De WvW tracht immers zoveel mogelijk de regels voor niet- en wel drijvende bouw gelijk te trekken. Het introduceren van een variabele zichtlijn vanaf de wal (onder invloed van veranderend waterpeil) levert een directe ongelijkheid tussen deze twee vormen van bouw. Daarbij levert het ongelijkheid op binnen de drijvende bouwwerken in de gemeente om dat er geen gelijk waterpeil is.

Indiener meent ook dat dit in strijd is met de eerdere beantwoording in het kader van het bestemmingsplan De Bongerd uit 2011 waarin staat dat meten vanaf de waterlijn in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel. Indiener stelt voor om de wijze van meten te laten onderzoeken door de opstellers van WvW om dat dit ook landelijk bepaald moet worden. En dat de wijze van meten buiten dit bestemmingsplan te laten indien de gemeente een andere motivatie heeft.

Reactie

Anders dan indiener veronderstelt heeft het bestemmingsplan Sixhaven geen bouwregels voor woonboten, zodat een woonboot zonder omgevingsvergunning voor afwijken niet kan worden

veranderd. Daarom is het moederplan wel terecht in het parapluplan opgenomen. De herziening (Sixhaven 1^e partiële herziening) waar indiener op doelt, ziet maar op een klein deel van het plangebied van Sixhaven.

De Wvww regelt niets omtrent wijze van meten. Van enige strijdigheid is dan ook geen sprake. Ook is het niet de bedoeling om de wijze van meten van een drijvend bouwwerk gelijk te stellen met een niet-drijvend object. De Wvww tracht duidelijk te maken welke regels van toepassing zijn op drijvende bouwwerken.

Over de wijze van meten bij het bestemmingsplan De Bongerd (zie 8.3 inspraakbeantwoording) kan worden gezegd dat dit plan uit 2011 komt. De wijze van meten uit dat plan wordt niet meer gehanteerd.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 43

Als ervaringsdeskundige stellen indieners op de volgende drie verbeteringen voor:

1. Artikel 2.1 'afstand gemeten van het peil tot het hoogste punt ..' is in de ogen van indieners een nietszeggende formulering. Eenduidiger is 'afstand gemeten van de waterlijn van het drijvend bouwwerk tot aan het hoogste punt..'
2. Waar in het bestemmingsplan Schellingwoude als aanduiding voor de plaats van woonschepen Water-1 wordt gebruikt, is van toepassing artikel 5.1.3 sub d waar slechts de onderlinge afstand voor en achter van drijvende bouwwerken is bepaald. Echter, in artikel 5.3.1 sub c wordt als een van de uitzonderingen hierop benoemd voor het geval 'het drijvend bouwwerk is gelegen naast een schip als bedoeld in artikel 1 lid 7 van de Woningwet. Dit kan geïnterpreteerd worden dat er slechts 1 drijvend bouwwerk naast een varend schip mag liggen. De jarenlange praktijk op Schellingwoude is dat meerdere drijvende bouwwerken aan 4 steigers gestrekt zij aan zij naast elkaar liggen. Het gaat in ieder geval om 8 keer variërend van 3-7 drijvende bouwwerken zodat als gevolg van dit voorgestelde artikel mogelijk meer dan 20 bestaande drijvende bouwwerken worden weg geschreven. Dit komt niet overeen met de doelstelling zoals verwoord in het plan. Indiener stelt voor om een uitzondering aan het artikel toe te voegen voor de betreffende locaties.
3. Artikel 15 onder 3 voor zowel in het geval van een drijvend bouwwerk als van een schip: het college wint advies in bij de vaarwegbeheerder en het hoogheemraadschap amstel gooi en vechtstreek. Hierbij heeft de gemeente over het hoofd gezien dat het hoogheemraadschap noordhollands Noorderkwartier HHNK voor de wateren binnendijs benoorden de westfriesse Zeedijk/Dursterdammerdijk, Schellingwouderdijk, Niewendammerdijk, Buiksloterdijk, Landsmeerderdijk en het enig relevante hoogheemraadschap en niet AGV. HHNK claimt bovendien bevoegdheid over het gebruik van het buitendijs water direct aangrenzend aan voornoemde dijken. Onduidelijk blijft het naar mening van indiener of dat terecht is.

Reactie

1. Peil is in de begripsbepaling uitgelegd als zijnde het waterpeil. Dit is hetzelfde als de waterlijn.
2. De afstandsbeplating wordt gewijzigd. Verder is onderdeel c van bedoelde beplating geen uitzondering op d maar regelt die beplating de breedte. Bestaande woonboten hebben ingevolge de Wvww al een omgevingsvergunning (omzettingsbeplating). De opgenomen maatvoering ziet alleen voor nieuwe woonboten.

3. Artikel 15 wordt aangepast, zodat het bevoegde Hoogheemraadschap om advies wordt gevraagd en niet alleen het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding de planregels aan te passen.

Zienswijze 44

1. In de woningwet is een duidelijke uitzondering gemaakt voor varende woonschepen. Het bestemmingsplan moet zo worden ingericht dat ligplaatsen die bestemd zijn voor drijvende bouwwerken ook bestemd zijn voor varende woonschepen. Dit maakt het mogelijk dat een bestaand woonschip dat nu niet varend is dezelfde ligplaats kan behouden als het wel varend wordt gemaakt. Dat is voor het behoud en de restauratie van varend erfgoed van groot belang.
2. De uitzondering voor varende schepen is in de woningwet opgenomen om duidelijkheid te geven voor de groep van schepen waarvoor het evident is dat zij geen bouwwerk zijn. Deze schepen vallen onder andere regelgeving. Dat betekent echter niet dat daarmee alle voormalige bedrijfsvaartuigen die niet onder deze uitzonderingsbepaling vallen automatisch bouwwerk zijn. De wetgever heeft dat bij monde van Hans in 't Hout, voorzitter van de werkgroep 'drijvende bouwwerken en Bouwbesluit 'bij de totstandkoming van de wet keer op keer betoogt. Leeyanne Dobben heeft in deze werkgroep namens de gemeente Amsterdam laten weten dat in Amsterdam vanuit de vergunningverlening veel van de woonschepen die voormalige bedrijfsvaartuigen zijn niet las bouwwerk zullen worden aangemerkt. Het lijkt indieners vanzelfsprekend dat dit ook in de bestemmingsplan als uitgangspunt dient.
3. Verder hebben indieners begrepen dat in Stadsdeel oost varende woonschepen die ter plaatse als woonboot functioneren als bouwwerk worden aangemerkt. Dit is niet conform de woningwet en om dit te voorkomen is de uitzonderingsbepaling expliciet in de woningwet opgenomen.

Reactie

1. In hoeverre bepaalde soorten schepen mogen worden vervangen door een ander soort wordt bepaald door de systematiek van het moederplan. Het voorliggende parapluplan beoogt in die systematiek niets te veranderen.
2. Voor de beoordeling of een schip kan worden aangemerkt als bouwwerk is met name van belang of het ter plaatse functioneert. Dat is volgens de uitspraak van de Afdeling het doorslaggevende criterium. Dat zal ook voor (voormalige) bedrijfsvaartuigen gelden.
3. De precieze casus waarnaar wordt gerefereerd is niet bekend. De vraag aan welke voorwaarden een varend woonschip moet voldoen (hoe vaak moet het uitvaren, welke kenmerken moet het hebben, moet het een vaarvergunning hebben) wordt niet in het kader van dit parapluplan geregeld.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 45

Indiener stelt het op prijs dat de gemeente een bestemmingsplan opstelt om de woonbootbewoners tegemoet te komen in aanvragen die anders als afwijkingen van het bestemmingsplan moeten worden gezien. Het is goed als er een stedelijk kader komt met gelijke regels. Echter naar mening van indiener laat het bestemmingsplan het nodige te wensen over. Enerzijds omdat het de onderliggende

plannen in tact laat waardoor er nog veel verschillende regels en interpretaties zijn. Anderzijds omdat het een verslechtering is op de volgende punten ten opzichte van de vigerende plannen.

Op onderstaande onderdelen kan indiener zich niet vinden in het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken;

Maatvoering

In het vigerende bestemmingsplan Oud West is onder bouwvoorschriften onder 12 lid 2.a opgenomen dat: Bouwwerken die bestaan ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerp van het plan mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, met dien verstande dat ze niet mogen worden vergroot.

Onder het huidige plan mag een woonboot dus worden vervangen door een woonboot van gelijke afmetingen. Bij raadsbesluit 1563 van november 2017 is de geldigheidstermijn van 14 stadsdeelregelingen met betrekking tot het water verlengd. Hiermee is het woonbotenbeleid Oud West 1995 opnieuw vastgesteld en geldt weer als beleidsregels voor het water in Oud West. In het ontwerpbestemmingsplan Drijvende Bouwwerken wordt verwezen naar deze beleidsregels. De consequentie is dat voortaan de maten uit dit beleid worden gehanteerd bij vervanging van woonboten. Die maten zijn 15-5-2,50 meter. Dit is een fikse beperking van opzichte van de rechten in het vigerende bestemmingplan.

Reactie

Voor het bestemmingsplan Oud West geldt ingevolge artikel 4, lid 4.1.3, onder a, sub 2 de waterbeleidsregel als maatvoering. Hoewel in het beleid kleinere maten worden genoemd, staat in het moederbestemmingsplan echter dat het bestaande bouwwerk mag worden gehandhaafd en vernieuwd. De regels van het bestemmingsplan gaan voor de beleidsregel. Van een beperking is dan ook geen sprake.

De onderlinge afstand.

Een andere beperking ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Oud West is de introductie van een onderlinge afstand van tenminste 2 meter tussen de voor- en achterzijde van drijvende bouwwerken. Op veel plaatsen in de stad liggen woonschepen dichter op elkaar dan 2 meter en is er geen ruimte om verder uit elkaar te gaan liggen.

Bij de verkoop van woonboten verlangt de gemeente dat een nieuwe vergunning wordt aangevraagd. Deze aanvraag wordt getoetst aan het bestemmingsplan. Het is de ervaring van woonbootbewoners dat de medewerkers van de afdeling Vergunningen de regels veelal letter toepassen. Met het opnemen van de maten uit het woonbotenbeleid Oud West 1995 dreigen vergunningaanvragen van grotere woonboten of boten die dichter op elkaar liggen dan 2 meter te worden afgewezen, waardoor deze boten slecht verkoopbaar worden. Zolang dit niet helder is geregeld in de overgangsbepalingen dreigt onduidelijkheid en willekeur bij de vergunningverlening met waardevermindering van de woonboten tot gevolg.

Indiener verzoekt daarom in het overgangsrecht duidelijk op te nemen dat woonboten die zijn vergund maar afwijken van de maximale maten en/of dichter op elkaar liggen dan 2 meter ongewijzigd kunnen worden vergund bij wisseling van eigenaar met behoud van maten zoals vermeld in de geldende vergunning en onderlinge afstand.

Reactie

De regeling met betrekking tot onderlinge afstand zal worden aangepast.

Nadere eisen

Indiener meent dat dit artikel te algemeen geformuleerd is en verwijst naar de eisen in de reeds vastgestelde waterbeleidsregels. Niet duidelijk is of deze eisen ook worden gesteld aan woonboten die nu zijn vergund maar waarvoor opnieuw een vergunning wordt aangevraagd bij wisseling van eigenaar. Dit leidt tot grote onzekerheid en daarmee onrust bij eigenaren van woonboten. En dat is onnodig omdat bij de verlening van de huidige vergunning al aan deze nadere eisen is getoetst.

Ook hier verzoekt indiener om in het overgangsrecht op te nemen dat deze eisen geen belemmering vormen om woonboten die nu zijn vergund ongewijzigd opnieuw te vergunnen bij wisseling van eigenaar.

Reactie

Nu deze eisen op grond van het bestemmingsplan worden gesteld, kunnen ze niet meer op grond van het waterbeleid worden geëist. De ruimtelijke regels in het waterbeleid worden met ingang van het moment dat woonboten als drijvende bouwwerken worden aangemerkt, beschouwd niet meer te gelden. Een ligplaatsvergunning is weliswaar persoons-, plaats-, en object gebonden, maar bij de toetsing van de vergunning kunnen ruimtelijke aspecten geen rol meer spelen.

Overgangsrecht Bouwwerken

Het overgangsrecht maakt niet expliciet mogelijk dat boten die groter zijn dan de maximaal toegestane maten na verkoop mogen worden vervangen door een nieuwe boot met dezelfde maten zoals vermeldt in de geldende vergunning.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft onder 18.1.1. aan dat een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en afwijkt van het plan, mag mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot.

- a. Gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. Na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd mits...

Ook dit is een beperking ten opzichte van de bouwregels in het vigerende bestemmingsplan Oud West. Om deze reden verzoekt indiener het woord gedeeltelijk te schrappen in het ontwerpbestemmingsplan.

Indiener meent dat de consequentie van deze beperking zal zijn dat woonboten die groter zijn dan de nieuwe beperkte maten niet meer zullen worden vervangen, wat leidt tot verloedering van grotere woonboten die aan het eind van hun levenscyclus zijn. Met het bestemmingsplan Drijvende Bouwwerken lijkt het erop dat er een standaard is gemaakt om op te nemen in nieuwe bestemmingsplannen. Indiener is daar voorstander van maar wel als het goed gebeurt en verzoekt om bovenstaande wijzingen over te nemen.

Reactie

Een omgevingsvergunning hoeft, anders dan een ligplaatsvergunning, niet opnieuw te worden aangevraagd bij een nieuwe eigenaar. Een omgevingsvergunning is namelijk object gebonden en niet persoonsgebonden. Het Bro verplicht om overgangsrecht, zoals nu geformuleerd, in een bestemmingplan op te nemen. Anders dan indiener veronderstelt, is het overgangsrecht niet bedoeld voor het vervangen van woonboten, maar voor de overgangssituatie dat een woonboot

onder het regime van het vorige planologische regime wel was toegestaan, maar onder het regime van het nieuwe niet is toegestaan.

Toelichting paragraaf 5.2 Maatschappelijk overleg

In deze paragraaf wordt aangegeven dat het bestemmingsplan geen nieuw beleid bevat en dat daarover om die reden geen inspraak wordt verleend. Indiener acht dat onjuist gelet op de hierboven aangegeven beperkingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Het is wel degelijk nieuw beleid. Dit bestemmingsplan is complex en bevat verregaande gevolgen voor de woonbooteigenaren.

Indiener dringt erop aan om over dit bestemmingsplan alsnog inspraak te houden om dit verduidelijken, eventueel aan te passen en om draagvlak te creëren.

Reactie

Een inspraakprocedure voor bestemmingsplannen is niet verplicht volgens de wet, maar wel als het in de Inspraakverordening staat. In dit geval doet zich een uitzonderingssituatie voor zoals genoemd in der verordening en kan van inspraak worden afgezien. Het gaat om een juridisch technische reparatie, waarbij het juist de bedoeling is om geen rechten van bootbewoners aan te tasten. Van nieuw beleid is dan ook geen sprake.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het parapluplan aan te passen.

Zienswijze 46 tot en met 59

Gelijkkluidend aan zienswijze 45

Zienswijze 60

Gelijkkluidend aan zienswijze 45 met de volgende aanvulling:

In het bestemmingsplan Westerpark wordt aangegeven dat in bijzondere gevallen maximaal 10% extra gegund kan worden door het stadsbestuur. Indiener wil graag zien dat deze regeling in tact blijft voor Westerpark.

Reactie

Het paraplubestemmingsplan sluit de afwijkingsbevoegdheden voor bouwhoogtes uit de moederplannen uit, omdat het paraplubestemmingsplan nadrukkelijk geen nieuwe rechten aan bewoners/eigenaren wil bieden. In zoverre werkt het paraplubestemmingsplan in enige mate beperkend. Deze keuze is echter gemaakt omdat voorheen binnen de Verordening op het binnenwater ook geen afwijkingsregeling kende.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

Zienswijze 61

Gelijkkluidend aan zienswijze 45 met de volgende aanvulling:

Rechtsonzekerheid en willekeur

Indiener tekent aan dat er nu ook al willekeur, rechtsongelijkheid en rechtszekerheid bestaat. Zo is onlangs aan de burens van indiener een vergunning verleend tegen het geldende bestemmingsplan

Oud West in voor het vervangen van hun oude woonark tot een ark van vrijwel dubbele afmetingen. Met als gevolg dat de afstand van de ark van indiener tot de ark van de burens verkleind is van 2 meter naar een krappe meter. Volgens dit plan zou dat niet meer mogelijk zijn. Hiermee wordt in de ogen van indiener een onmogelijke situatie in het leven geroepen die rechtsreeks door de gemeente is veroorzaakt. Dit plaatst indiener in een buitengewoon onzekere en nadelige positie, het lijkt indiener ook niet zuiver op de graat.

Het ontwerpbestemmingsplan stelt in de toelichting dat de WvW tot doel heeft woonbootbewoners met bestaande vergunningen meer zekerheid te bieden. Het plan zegt dit te ondersteunen maar bewerkstelligt het tegenovergestelde door afbreuk te doen aan bestaande rechten en met onduidelijke richtlijnen.

Reactie

De planregeling over de onderlinge afstanden is aangepast.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het parapluplan.

Zienswijze 62

Gelijklopend aan zienswijze 45 met de volgende aanvullingen:

Transformatie bestaande vergunningen

Artikel 8.2a van de WvW luidt: indien voor het bouwen of gebruiken van een woonboot of een andere drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf ten aanzien waarvan tot het tijdstip van inwerkingtreding van de WvW krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is verleend, wordt die vergunning of ontheffing gelijkgesteld met een omgevingsvergunning als bedoeld in de artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a,c of d is verleend.

Ligplaatsen zijn persoonsgebonden. De Raad van State heeft o.a. met uitspraak 201406744/1/A1 d.d. 27 mei 2015 geconcludeerd dat de omgevingsvergunning een zaaksgebonden vergunning is.

Nu ligplaatsen van rechtswege gelijkgesteld zijn met omgevingsvergunningen en dus zaaksgebonden zijn, zal het niet langer noodzakelijk zijn om een nieuwe vergunning aan te vragen bij wisseling van eigendom van woonboten. De voormalige ligplaatsvergunning, nu zijnde omgevingsvergunning, wordt met de boot overdraagbaar.

Indiener verzoekt om dit helder te verwoorden in de inleiding en ook te verwerken in de voorschriften.

Verder attendeert indiener erop dat het voorgenomen regime geen overgangsrecht kan zijn. Het had positief bestemd moeten worden overeenkomstig de bestaande situatie. Er is immers geen zicht op dat de bestaande situatie binnen de planperiode van 10 jaar wordt beëindigd. Indiener verzoekt het overgangsrecht positief te bestemmen.

Indien er al vanuit gegaan moet worden dat overgangsrecht hier wel mogelijk is dan voldoet het overgangsrecht niet ervan uitgaande dat de raad dit overigens in strijd met artikel 3.2.3 Bro beschouwd als persoonsgebonden. Immers het overgangsrecht is, behouden de van toepassing zijnde uitzondering van artikel 3.2.3 Bro zaaksgebonden.

Woonbotenbeleid Oud West 1995

Indiener geeft aan dat bij gemeenteraadsbesluit 1563 van november 2017 de beleidsregels voor het water in Oud West uit 1995 zijn verlengd. Het woonbotenbeleid van Oud West 1995 was gericht op actieve handhaving en verplaatsing van woonboten in Oud West (beleidsscenario). In de daarop volgende jaren is dit beleid getoetst aan de praktijk, niet uitvoerbaar gebleken en daarom bij stadsdeelbesluit d.d 16 december 2010 omgezet in een knelpunten scenario. Tevens is toen het beleids criterium van 2 meter tussenruimte tussen woonboten losgelaten. Vervolgens is dit woonbotenbeleid in dialoog met de woonbootbewoners in Oud west aangepast en naar tevredenheid van zowel het stadsdeel als de woonbootbewoners verwoordt in het nu vigerende bestemmingsplan. Het opnieuw actueel maken van het achterhaalde beleid uit 1995 doet ernstig afbreuk aan het participatietraject dat de woonbootbewoners uit Oud West met het stadsdeel hebben gevoerd gedurende de periode 1995-2005. Tevens zijnde opnieuw actieve verplaatsing en handhaving van woonboten beleidsuitgangspunt waardoor nodeloos onrust is ontstaat bij woonbootbewoners en dat bovendien niet uitvoerbaar is gebleken.

Indiener verzoekt daarom het gemeenteraadsbesluit 1563 onder punt 6 zo aan te passen dat het woonbotenbeleid Oud West 1995 niet meer wordt verlengd en in de plaats hiervan voor de woonboten in Oud West maten op te nemen in het bestemmingsplan Drijvende Bouwwerken.

Ten aanzien van de maten verzoekt indiener deze vast te leggen conform artikel 12 lid 5 sub a van het vigerende bestemmingsplan zijnde 20-5-2,5 meter en hiermee de resultaten van de dialoog tussen de woonbootbewoners en het stadsdeelbestuur in Oud West te honoreren.

En indien het te ver voert om het woonbotenbeleid Oud West 1995 in te trekken verzoekt indiener om aan het gemeenteraadsbesluit 1563 het stadsdeelraadsbesluit d.d 16 september 2003 toe te voegen en hiermee opnieuw het knelpuntenscenario tot uitgangspunt te maken in plaats van het verplaatsingsscenario. NB de lokale bestuurder bleek niet op de hoogte van het besluit uit 2003 en had anders besluit 1563 laten aanpassen aldus indiener.

Reactie

Indiener gaat er ten onrechte vanuit dat, nu er een omgevingsvergunning is, er geen ligplaatsvergunning nodig is. De ligplaatsvergunning zal nog steeds nodig zijn aangezien de Verordening op het binnenwater nog steeds van kracht is. Bovendien is een ligplaatsvergunning persoonsgebonden en plaatsgebonden. Alleen wat betreft het objectgebonden onderdeel geldt voor wat betreft de ruimtelijke aspecten nu een omgevingsvergunning. De Wvww heeft ervoor gezorgd dat voor woonboten die legaal, met ligplaatsvergunning, ergens liggen geen aparte omgevingsvergunning hoeft te worden verleend, en wordt ervan uitgegaan dat deze met de ligplaatsvergunning een gegeven is. Een ligplaatsvergunning is niet overdraagbaar, zodat een nieuwe eigenaar een nieuwe vergunning zal moeten aanvragen. De Wvww verandert daar niets aan.

Het parapluplan bevat overgangsrecht dat overeenkomstig artikel 3.2.3 van het Bro luidt.

Met het verzoek om beleidsregels buiten werking te stellen kan niet worden ingestemd. Het is de bedoeling dit paraplubestemmingsplan beleidsarm te laten zijn. Als beleid wordt ontkracht, is het parapluplan niet meer beleidsarm. Wat betreft de maten wordt geoordeeld dat de wijzigingsbevoegdheid uit het moederplan, waarnaar wordt verwezen, nog steeds geldt.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het paraplubestemmingsplan.

3. (Ambtshalve) wijzigingen

1.17

Wijzigen:

Laatste zin: “De waterbeleidsregels zijn opgenomen in bijlage 2.”

1.19

Wijzigen:

Woonboot, woonschip, woonark

voor zover in het moederplan staat dat deze objecten geen bouwwerken zijn als bedoeld in de Woningwet, dient deze zinsnede te worden beschouwd als geschrapt.

In dit plan wordt uitgegaan van het hoofdbegrip woonboot, dat onderverdeeld wordt in woonschepen en woonarken. Indien het moederplan een ander hoofdbegrip hanteert, dient daar waar in dit plan "woonboot" staat het desbetreffende hoofdbegrip uit het moederplan te worden gelezen.

2.1

wijzigen:

“ophaalbruggen” vervangen door “mastkoker”

2.2

wijzigen:

“zeemranden” toegevoegd

2.3

toevoegen:

“zeemranden” toegevoegd

3.1.1/4.1.1/5.1.1/6.1.1/8.1.1/9.1.1/10.1.1/11.1.1/13.1.1/14.1.1 :

“Functieaanduiding voor ligplaatsen” wordt “Ligplaatsen”

Vervangen:

Op de tot “xx” bestemde gronden mogen ter plaatse waar in het moederplan ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen zijn toegestaan drijvende bouwwerken worden opgericht.

4.1.2/5.1.2/6.1.2: Ontbreken functieaanduiding voor ligplaatsen
bepaling verwijderen

3.1.2/4.1.3/5.1.3/6.1.3/7.1.3/8.1.2/9.1.2/11.1.2/12.1.2/13.1.2: Maatvoeringen

Toevoegen:

d. tenzij de bestaande afstand kleiner is. In dat geval geldt die kleinere afstand.

e. Verbouwen en vervangen:

1. bij het verbouwen en vervangen van drijvende bouwwerken dienen de daartoe geldende voorschriften omtrent specifieke en beperkende maatvoeringen uit de waterbeleidsregels in acht te worden genomen.

10.1.2

Toevoegen:

d. bij het verbouwen en vervangen van drijvende bouwwerken dienen de daartoe geldende voorschriften omtrent specifieke en beperkende maatvoeringen uit de waterbeleidsregels in acht te worden genomen.

3.1.3/4.1.4/5.1.4/6.1.4//8.1.3/9.1.3/11.1.3/12.1.3/14.1.3/: Aantal drijvende bouwwerken

Vervangen:

1. Het maximaal aantal drijvende bouwwerken dat mag worden opgericht is gelijk aan het maximaal aantal genoemde ligplaatsen in het moederplan, met dien verstande dat indien ter plaatse een ligplaats wordt ingenomen door een schip als bedoeld in artikel 1, lid 7, van de Woningwet met een ligplaatsvergunning op grond van de Verordening op het Binnenwater, het aantal ligplaatsen niet kan toenemen.
2. Indien in het moederplan geen maximum aantal ligplaatsen wordt genoemd, geldt als maximum het aantal waarvoor vóór 1 januari 2018 een ligplaats-, vervangings- of verbouwingsvergunning op grond van de Verordening op het Binnenwater is verleend dan wel op grond van die Verordening niet vereist was, en het drijvende bouwwerk aanwezig was of mocht zijn ten tijde van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

3.1.4/4.1.5/5.1.5/6.1.5/8.1.4/9.1.4/ 11.1.4/12.1.4/ 13/14.1.4/: Tijdelijk verplaatste drijvende bouwwerken en/of schepen

Vervangen of toevoegen:

Het aantal ligplaatsen als bedoeld in kan evenmin toenemen indien drijvende bouwwerken of schepen als bedoeld in artikel 1, lid 7, van de Woningwet met een ligplaatsvergunning tijdelijk zijn verplaatst, wegens:
(....)

3.1.4/4.1.6/5.1.6/6.1.6/7.1.4/8.1.5/9.1.5/10.1.4/11.1.5/12.1.5/13,1,1/14.1.5:
Bouwhoogteoverschrijdingen

Zinsnede “artikel dat ziet op ‘toegelaten overschrijdingen’ of ‘algemene bouwregels waarmee rechtens of door middel van afwijking” vervangen door “een afwijkingsbevoegdheid waarmee”

3.3/12.3:

Toevoegen:

Afwijken van de bouwregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de afstand in artikel ... onder d mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. het drijvende bouwwerk is niet hoger dan twee meter;
- b. het drijvende bouwwerk is gelegen naast een schip als bedoeld in artikel 1, lid 7, van de Woningwet.

Toevoegen als artikel 3: Bestemming “Recreatie-dagrecreatie 1” (bestemmingsplan Het Nieuwe Diep 2012)

3.1.1 Ligplaatsen

Op de tot “Recreatie-dagrecreatie 1” bestemde gronden mogen ter plaatse waar in het moederplan ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen zijn toegestaan, drijvende bouwwerken worden opgericht.

3.1.2 Maatvoering

Voor drijvende bouwwerken gelden de volgende bouwregels:

- a. Maximale bouwhoogte

1. De in de (specifieke) gebruiksregels van het moederplan opgenomen maximale bouwhoogte.
 2. Indien het moederplan geen maatvoering kent dan geldt:
 - voor locaties welke vallen onder het werkingsgebied van waterbeleidsregels geldt de daarin opgenomen maximale maatvoering;
 - indien geen van bovenstaande maten van toepassing is dan geldt de bestaande bouwhoogte als maximale maat.
- b. Maximale lengte
1. De in de (specifieke) gebruiksregels van het moederplan opgenomen maximale lengte.
 2. Indien het moederplan geen maatvoering kent dan geldt:
 - voor locaties welke vallen onder het werkingsgebied van waterbeleidsregels geldt de daarin opgenomen maximale maatvoering;
 - indien geen van bovenstaande maten van toepassing is dan geldt de bestaande lengte als maximale maat.
- c. Maximale breedte drijvende bouwwerk
1. De in de (specifieke) gebruiksregels van het moederplan opgenomen maximale breedte.
 2. Indien het moederplan geen maatvoering kent dan geldt:
 - voor locaties welke vallen onder het werkingsgebied van waterbeleidsregels geldt de daarin opgenomen maximale maatvoering;
 - indien geen van bovenstaande maten van toepassing is dan geldt de bestaande breedte als maximale maat.
- d. Onderlinge afstand
1. De onderlinge afstand tussen de voor- en achterzijden van drijvende bouwwerken en/of schepen als bedoeld in artikel 1, lid 7, van de Woningwet bedraagt tenminste 2 meter, tenzij de bestaande afstand kleiner is. In dat geval geldt die kleinere afstand.
- e. Verbouwen en vervangen
- Bij het verbouwen vervangen van drijvende bouwwerken dienen de daartoe geldende voorschriften omtrent specifieke en beperkende maatvoeringen uit de waterbeleidsregels in acht te worden genomen.

3.1.3 Aantal drijvende bouwwerken

1. Het maximaal aantal drijvende bouwwerken dat mag worden opgericht is gelijk aan het maximaal aantal genoemde ligplaatsen in het moederplan, met dien verstande dat indien ter plaatse een ligplaats wordt ingenomen door een schip als bedoeld in artikel 1, lid 7, van de Woningwet met een ligplaatsvergunning op grond van de Verordening op het Binnenwater, het aantal ligplaatsen niet kan toenemen.
2. Indien in het moederplan geen maximum aantal ligplaatsen wordt genoemd, geldt als maximum het aantal waarvoor vóór 1 januari 2018 een ligplaats-, vervangings- of verbouwingsvergunning op grond van de Verordening op het Binnenwater is verleend dan wel op grond van die Verordening niet vereist was, en het drijvende bouwwerk aanwezig was of mocht zijn ten tijde van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

3.1.4 Tijdelijk verplaatste drijvende bouwwerken en/of schepen

Het aantal ligplaatsen als bedoeld in 3.1.3 kan evenmin toenemen indien drijvende bouwwerken of schepen in de zin van artikel 1, lid 7, van de Woningwet met een ligplaatsvergunning tijdelijk verplaatst zijn, wegens:

- a. werkzaamheden aan het drijvende bouwwerk of het schip;
- b. werkzaamheden in het water en/ of de kade ter plaatse van de locatie waarvoor de omgevingsvergunning of de ligplaatsvergunning geldt;

c. evenementen die tijdelijke verplaatsing noodzakelijk maken.

3.1.5 Bouwhoogteoverschrijdingen

Voor zover in het moederplan is voorzien in een afwijkingsbevoegdheid waarmee van de toegestane bouwhoogte kan worden afgeweken, geldt dat die niet van toepassing is op drijvende bouwwerken.

3.2 Nadere eisen

Bij omgevingsvergunning kunnen nadere eisen gesteld worden aan de situering en afmetingen van het drijvende bouwwerk indien dit noodzakelijk is vanwege:

- a. de veiligheid op het water;
- b. de cultuurhistorische omgevingswaarden;
- c. de ruimtelijke structuur in de zin van zichtassen;
- d. zichtlijnen en open ruimten.

Met nadere eisen wordt bedoeld op de eisen zoals opgenomen in de vastgestelde waterbeleidsregels welke van toepassing zijn op het betreffende gebied op het moment van de aanvraag tot omgevingsvergunning.

15

Geschrapt onder 3:

“welk adviezen positief dienen te zijn om van de bevoegdheid om af te wijken gebruik te kunnen maken”

Vervangen:

“Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht” door “het bevoegde Hoogheemraadschap”

Toevoegen als artikel 10: Bestemming “Wonen 1” (bestemmingsplan Herziening bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse bos)

10.1.1 Ligplaatsen

Op de tot 'Wonen - 1' bestemde gronden mogen ter plaatse waar in het moederplan ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen zijn toegestaan, drijvende bouwwerken worden opgericht.

10.1.2 Maatvoering

Voor drijvende bouwwerken gelden de volgende bouwregels:

- a. maximale bouwhoogte: de in de specifieke gebruiksvoorschriften van het moederplan bepaalde maximale bouwhoogte;
- b. maximale lengte: de in de specifieke gebruiksvoorschriften van het moederplan bepaalde maximale lengte;
- c. maximale breedte drijvend bouwwerk: de in de specifieke gebruiksvoorschriften van het moederplan bepaalde maximale breedte.
- d. bij het verbouwen en vervangen van drijvende bouwwerken dienen de daartoe geldende voorschriften omtrent specifieke en beperkende maatvoeringen uit de waterbeleidsregels in acht te worden genomen.

10.1.3 Aantal drijvende bouwwerken

1. Het maximaal aantal drijvende bouwwerken dat mag worden opgericht is gelijk aan het maximaal aantal genoemde ligplaatsen in het moederplan, met dien verstande dat indien ter plaatse een ligplaats wordt ingenomen door een schip als bedoeld in artikel 1, lid 7, van de

Woningwet met een ligplaatsvergunning op grond van de Verordening op het Binnenwater, het aantal ligplaatsen niet kan toenemen.

2. Indien in het moederplan geen maximum aantal ligplaatsen wordt genoemd, geldt als maximum het aantal waarvoor vóór 1 januari 2018 een ligplaats-, vervangings- of verbouwingsvergunning op grond van de Verordening op het Binnenwater is verleend dan wel op grond van die Verordening niet vereist was, en het drijvende bouwwerk aanwezig was of mocht zijn ten tijde van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

10.1.4 Tijdelijk verplaatste drijvende bouwwerken en/of schepen

Het aantal ligplaatsen als bedoeld in 10.1.3 kan evenmin toenemen indien drijvende bouwwerken of schepen in de zin van artikel, 1 lid 7, van de Woningwet met een ligplaatsvergunning tijdelijk verplaatst zijn, wegens:

- e. werkzaamheden aan het drijvende bouwwerk of het schip;
- f. werkzaamheden in het water en/ of de kade ter plaatse van de locatie waarvoor de omgevingsvergunning of de ligplaatsvergunning geldt;
- g. evenementen die tijdelijke verplaatsing noodzakelijk maken.

10.1.5 Bouwhoogteoverschrijdingen

Voor zover in het moederplan is voorzien in een afwijkingsbevoegdheid waarmee van de toegestane bouwhoogte kan worden afgeweken, geldt dat die niet van toepassing is op drijvende bouwwerken.

10.2 Nadere eisen

Bij omgevingsvergunning kunnen nadere eisen gesteld worden aan de situering en afmetingen van het drijvende bouwwerk indien dit noodzakelijk is vanwege:

- h. de veiligheid op het water;
- i. de cultuurhistorische omgevingswaarden;
- j. de ruimtelijke structuur in de zin van zichtassen;
- k. zichtlijnen en open ruimten.

Met nadere eisen wordt bedoeld op de eisen zoals opgenomen in de vastgestelde waterbeleidsregels welke van toepassing zijn op het betreffende gebied op het moment van de aanvraag tot omgevingsvergunning.

Wijzigen: bestemming “Wonen – 3 (wonen op water 4)” in “Wonen – 3 (wonen op water 124)”.

Toevoegen aan de verbeelding:

- Weespertrekvaart-Zuid
 - Noorder IJplas
 - Oostelijke handelskade
 - Restgebieden Zuidoost
 - Bedrijventerrein Overamstel
 - Olympiakanaal-Zuid
-

Bijlage 1

aanvullen met:

- Weespertrekvaart-Zuid
 - Noorder IJplas
 - Oostelijke handelskade
 - Restgebieden Zuidoost
 - Bedrijventerrein Overamstel
 - Olympiakanaal-Zuid
-

Bijlage 2

Aanvullen met:

- Plan van aanpak woonboten en andere vaartuigen, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad van Noord in 2004
- Nadere regeling woonboten, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad van Noord op 7 juli 1998
- Notitie woonboten Buiten-IJ, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad van Noord op 19 december 2007
- Uitvoeringsnotitie ligplaatsen Buiten-IJ, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad van Noord op 18 maart 2008
- Woonbotenbeleid Osdorp, stadsdeel Nieuw West, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur de deelraad van Osdorp op 5 september 2006
- Richtlijnen bij vervanging/verbouwing woonboten Jachthavengebied, stadsdeel Zuid, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad van Zuider Amstel op 3 mei 2010
- Beleidsregel ogv Verordening op de haven en het binnenwater 2008, stadsdeel Zuid, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad van Zuider Amstel op 3 mei 2010
- Richtlijnen bij vervanging van woonboten, vastgesteld bij besluit van het college van burgemeester en wethouders op 24 mei 1996