

# **Uitvoeringsstrategie scenario 3 woonboten Amstel Business Park Zuid**

**Concept  
1 november 2017**

## **Inhoudsopgave**

	<i>Pag.</i>
<b>1. Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2. Aanleiding</b>	<b>3</b>
<b>3. Scenario 3 ´ Groeien naar de Visie ´</b>	<b>4</b>
<b>4. Juridische status woonboten</b>	<b>5</b>
4.1 Uitkomst onderzoek persoonsgebonden overgangsrecht	5
4.2 Conclusie reactie bewoners in relatie tot juridische status	5
<b>5. Uitvoeringsstrategie Scenario 3</b>	<b>8</b>
5.1 Instellen verplichting ligplaatsvergunning conform APV	9
5.2 Openbare Kade	10
5.3 Woonboten	12
5.4 Kosten	14
<b>6. Vervolgstappen</b>	<b>18</b>

## **Bijlagen**

1. notitie scenario's woonboten Amstel Business Park Zuid

## **1. Inleiding**

In navolging van de informatiebijeenkomst voor de gemeenteraad op 24 november 2016 over de Ruimtelijke Economische Visie Amstel Business Park Zuid; "Werkstad Overamstel", (hierna: REV) is in de besloten raadscommissie van 12 januari 2017 de notitie "scenario 's woonboten Amstel Business Park Zuid" besproken. Tijdens deze besloten raadscommissie heeft de raadscommissie zich unaniem uitgesproken voor scenario 3 'Groeien naar de Visie', als voorkeursscenario. De raadscommissie heeft het college van burgemeester & wethouders (hierna: college) verzocht dit verder uit te werken. In deze notitie "Uitvoeringsstrategie scenario 3" wordt hieraan invulling gegeven. De notitie "scenario's woonboten Amstel Business Park Zuid" op basis waarvan de raadscommissie de voorkeur heeft uitgesproken voor scenario 3, is als bijlage 1 bij deze notitie gevoegd.

Daarnaast wordt in deze notitie ingegaan op de juridische status van de woonboten. De bewoners zijn voor de zomer geïnformeerd over het standpunt van de gemeente en gevraagd daarop te reageren. De reactie van de bewoners is in deze notitie samengevat en voorzien met een conclusie van de gemeente.

Ook wordt in deze notitie de 'Wet verduidelijking voorschriften woonboten' beschreven, waarover de raadscommissie op 13 juli 2017 is geïnformeerd. Daarin is tevens meegenomen de reactie van het ministerie op de ambtelijke vragen, die voortkwamen uit de bijeenkomst van 13 juli 2017, en aangegeven hoe het college voornemens is hiermee om te gaan.

## **2. Aanleiding**

Uit de uitspraak van de Raad van State (2013), in het kader van het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid (hierna: ABPZ), bleek het besluit van de gemeenteraad om alle woonboten positief te bestemmen onvoldoende onderbouwd. De Raad van State heeft hierop dit onderdeel uit het bestemmingsplan vernietigd. Afgelopen jaar is onderzoek verricht ten behoeve van bovengenoemde onderbouwing. Het onderzoek richtte zich op de vraag of de woonboten in ABPZ vallen onder het overgangsrecht, of ze daarbij ook voldoen aan de normen op basis van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) en of er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Parallel is op basis van een knelpuntenanalyse en een maatregelenprogramma de REV voor het ABPZ opgesteld. Het proces om te komen tot de REV het met instemming van de gemeenteraad plaatsgevonden. De uitkomst daarvan heeft geleid tot een andere beleidskeuze ten aanzien van de woonboten dan het besluit van de gemeenteraad in 2013. De REV spreekt de ambitie uit om de Duivendrechtsevaart op een aantal strategische plekken vrij te maken van woonboten en om het illegale gebruik van de kade op te heffen en daarmee de kade weer openbaar toegankelijk te maken.

Het doel van de REV is om het bedrijventerrein ABPZ te laten groeien van een klassiek werkgebied naar een gemengd gebied waar ruimte is voor andere functies zoals horeca, hotel, wonen, creatieve industrie en recreatie. De Duivendrechtsevaart heeft de potentie om een belangrijke drager te worden, door het herstellen van de relatie met het water en daarmee het bieden van ruimtelijke kwaliteit, voor de transformatie naar een gemengd werk-, woon- en leefklimaat. Deze ruimtelijke kwaliteit wordt nu onvoldoende benut onder andere door de aanwezigheid van woonboten en het gebruik van de kade als tuin en bebouwing bij de woonboten. De keuze om woonboten en het gebruik van de kade wel of niet positief te bestemmen heeft daarom een relatie met de ambitie zoals beschreven in de REV.

Het resultaat van het onderzoek naar het overgangsrecht en de geluidhinder moet worden beschouwd in het licht van de REV en is beschreven in de notitie die is opgenomen in bijlage 1.

### **3. Scenario 3 'Groeien naar de Visie'**

In de besloten raadscommissie van 12 januari 2017 is unaniem een voorkeur uitgesproken voor scenario 3 'Groeien naar de Visie'. Hieronder wordt dit scenario kort beschreven.

Scenario 3 is een groeimodel naar de ambitie die is vastgelegd in de REV, waarbij naast de rol van Ouder-Amstel vooral ook van ontwikkelende partijen (grondeigenaren en ontwikkelaars) een actieve rol wordt verwacht.

Het realiseren van de doelstellingen ten aanzien van de Duivendrechtsevaart wordt op termijn gerealiseerd, door het persoonsgebonden overgangsrecht te respecteren. De woonboten die niet vallen onder het overgangsrecht en derhalve illegaal zijn worden verwijderd. De woonboten die op strategische posities liggen ten aanzien van de doelstellingen met de Duivendrechtsevaart, blijven liggen onder het persoonsgebonden overgangsrecht, zodat die op termijn of via verwerving weggaan.

De overige woonboten kunnen positief worden bestemd. In dit scenario is net als in de andere scenario's het uitgangspunt dat de kade die openbaar is ook weer openbaar toegankelijk wordt gemaakt.

## 4. Juridische status woonboten

Eerder is onderzoek gedaan naar het persoonsgebonden overgangsrecht. De uitkomst van dat onderzoek is voorgelegd aan de bewoners van de woonboten met het verzoek daarop te reageren. De uitkomst van het onderzoek naar het persoonsgebonden overgangsrecht op basis van de toen aanwezige informatie, is opgenomen in de notitie in bijlage 1. Onderstaand is een korte samenvatting daarvan opgenomen en is een conclusie beschreven naar aanleiding van de reacties van de bewoners.

### 4.1 Uitkomst onderzoek persoonsgebonden overgangsrecht

In het kader van de notitie "scenario's woonboten Amstel Business Park Zuid" is onderzoek gedaan naar het persoonsgebonden overgangsrecht. De uitkomst daarvan komt er kort gezegd op neer dat:

- woonboten die na 20 januari 1981 (onherroepelijk worden bestemmingsplan "Industriegebied Amstel 1977") zijn aangemeerd vallen niet onder persoonsgebonden overgangsrecht en worden als illegaal beschouwd;
- woonboten waarvan de huidige bewoner na 31 augustus 2013 (inwerkingtreden bestemmingsplan "Amstel Business Park Zuid") op de woonboot is komen wonen, vallen niet onder het persoonsgebonden overgangsrecht en worden als illegaal beschouwd;
- als er op een adres langer dan twee jaar geen woonboot heeft gelegen of het afwijkend gebruik op enigerlei wijze is vergroot of verzaamd vervalt het persoonsgebonden overgangsrecht;
- woonboten die voor 20 januari 1981 zijn aangemeerd en hier onafgebroken hebben gelegen (niet langer dan 2 jaar weg) en door huidige bewoner worden bewoond per uiterste datum van 31 augustus 2013, vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht en zijn legaal.

### 4.2 Conclusie reactie bewoners in relatie tot juridische status

Na de besloten raadscommissie op 12 januari 2017 en het ambtelijk overleg met de bewoners van de woonboten (periode januari tot maart 2017), heeft het college in mei 2017 haar standpunt over de juridische status van de woonboten en het gebruik van de kade schriftelijk kenbaar gemaakt aan de bewoners. De bewoners zijn in de gelegenheid gesteld om binnen een termijn van 2 maanden een reactie te sturen en bewijslast aan te leveren indien zij van mening zijn dat er sprake is van een andere juridische status van de woonboten. Dit zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat bewoners kunnen aantonen dat er geen sprake is van illegale situaties. Van nagenoeg alle bewoners hebben wij een reactie op de brief van mei 2017 ontvangen. Op basis van de binnengekomen reacties is een conclusie getrokken, die als volgt kan worden samengevat.

#### *Persoonsgebonden overgangsrecht*

De bewoners geven in de reactie aan van mening te zijn dat er geen sprake is van persoonsgebonden overgangsrecht omdat:

- de woonboten volgens besluit van de gemeenteraad zijn gelegaliseerd;
- met de uitspraak van de Raad van State het persoonsgebonden overgangsrecht niet van toepassing is op de woonboten;
- de woonboten vallen onder het overgangsrecht van het vorige bestemmingsplan "Industriegebied Amstel 1977".

In die uitspraak van de Raad van State is de aanduiding 'woonschepenligplaats' vernietigd. Het bestemmingsplan is voor het overige niet door de uitspraak aangetast. De Duivendrechtsevaart heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Water'. Binnen deze bestemming zijn (nu de aanduiding 'woonschepenligplaats' is vernietigd) geen woonboten toegestaan. In het onherroepelijk geworden bestemmingsplan uit 2013 is voor de woonboten een persoonsgebonden overgangsrecht opgenomen. De woonboten vallen door de uitspraak van de Raad van State dus niet terug op het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977.

Gevolg van de uitspraak van de Raad van State uit 2014 is dat een deel van de woonboten valt onder het persoonsgebonden overgangsrecht. De overige woonboten zijn niet onder enig overgangsrecht toegestaan. Woonboten die onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen kunnen in beginsel positief worden bestemd, mits dit vanuit het oogpunt van geluidhinder aanvaardbaar is en past binnen de REV. De woonboten die niet vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht kunnen niet positief worden bestemd.

#### *"Illegale" woonboten*

In de notitie "scenario's woonboten Amstel Business Park Zuid" heeft het college zich op het standpunt gesteld dat de woonboten aan de Spaklerweg 54, 56 en 58 en Van der Madeweg 38b en 38c niet onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen en illegaal zijn. Daarnaast is geconstateerd dat ter hoogte van de woonboot aan de Willem Fenengastraat 46 een tweede woonboot is aangemeerd.

In hun reacties hebben de bewoners nieuw bewijsmateriaal aangeleverd om aan te tonen dat hiervan geen sprake is. In navolgende tekst wordt beschreven of dit tot een andere conclusie leidt dan het eerder door het college aangenomen standpunt.

#### Spaklerweg 54

Voor de woonboot Spaklerweg 54 is er geen nieuw bewijsmateriaal aangeleverd waaruit blijkt dat de woonboot voor de peildatum 20 januari 1981 is aangemeerd. Daardoor is er voorsnog geen sprake van een andere conclusie dan het standpunt van het college dat deze woonboot niet onder het persoonsgebonden overgangsrecht valt.

#### Spaklerweg 56

Op basis van aanvullend fotomateriaal van voor de peildatum 1981 lijken er twee boten of schepen te liggen op de kop van de Duivendrechtsevaart aan de Spaklerweg.

Geconcludeerd wordt dat er sprake is van boten op deze locaties, maar dat de foto's geen duidelijk bewijs leveren dat het gaat om de huidige woonboot. Het is echter de vraag of de bewoner kan worden geacht in staat te zijn bewijs te leveren dat het zijn aangemeerde woonboot betrof op 20 januari 1981. Niet kan worden uitgesloten dat een rechter oordeelt dat een beroep op het persoonsgebonden overgangsrecht toekomt.

#### Spaklerweg 58

Voor zover nu bekend lijkt er sprake te zijn van een woonboot op de peildatum van het overgangsrecht. De woonboot is echter vervangen door een andere woonboot die in afmetingen afwijkt. Over het vervangen van de woonboot heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente. Dit is schriftelijk bevestigd en in dit schrijven is door de gemeente geen melding gemaakt dat het vervangen van de woonboot mogelijk consequenties heeft. Dit schrijven is in beginsel niet juridisch bindend, maar maakt de positie van de gemeente niet sterker. Daarom kan niet worden uitgesloten dat een rechter oordeelt dat een beroep op het persoonsgebonden overgangsrecht toekomt.

#### Van der Madeweg 38b

Uit de stukken blijkt dat de datum van bewoning van de woonboot aan de Van der Madeweg 38b na de peildatum 31 augustus 2013 ligt, waardoor het persoonsgebonden overgangsrecht is komen te vervallen. Er is geen nieuw bewijsmateriaal aangeleverd waaruit blijkt dat er een andere conclusie moet worden getrokken en het standpunt aangepast.

#### Van der Madeweg 38c

Er is bewijsmateriaal geleverd waaruit blijkt dat er voor de peildatum van het overgangsrecht een woonschip lag op de Van der Madeweg 38c. Gebleken is dat op een aantal fotomomenten op de Van der Madeweg 38c geen woonschip lag.

Bewezen moet worden of die informatie voldoende is om aan te tonen dat het woonschip er 2 jaar of langer niet heeft gelegen, waardoor het persoonsgebonden overgangsrecht

vervalt. In beginsel kan niet worden aangetoond dat de woonboot 2 jaar of langer is weggeweest. Daarom kan niet worden uitgesloten dat een rechter oordeelt dat een beroep op persoonsgebonden overgangsrecht toekomt.

#### Willem Fenengastraat 46 (dubbel liggende woonboot)

Achter de Willem Fenengastraat 46 is naar verwachting in 2010 een tweede woonboot afgemeerd. Aangezien deze woonboot er pas sinds 2010 ligt valt deze niet onder het persoonsgebonden overgangsrecht en is daarmee illegaal.

#### Conclusie

Voor de woonboten aan de Spaklerweg 56 en 58 en Van der Madeweg 38c wordt verwacht dat in een rechterlijke procedure een rechter oordeelt dat de bewoners van de woonboten een beroep op het persoonsgebonden overgangsrecht toekomt. De bewoners van de woonboten op de genoemde adressen zijn geslaagd in de bewijslevering, voor zover die van hem gevergd kon worden.

Ten aanzien van de woonboot aan de Spaklerweg 54 is geen nieuw bewijsmateriaal aangeleverd die leidt tot een andere conclusie dan dat de bewoner geen beroep op het persoonsgebonden overgangsrecht toekomt.

Met betrekking tot de woonboot aan de Van der Madeweg 38b en Willem Fenengastraat 46 (dubbel liggende woonboot) kan met zekerheid worden gesteld dat de bewoner geen beroep op het persoonsgebonden overgangsrecht toekomt.

#### *Gebruik en bebouwing kade*

Voor de bebouwing en het gebruik van de kade claimen de bewoners verkrijgende verjaring. Daarnaast wordt aangegeven dat ook het gebruik en de bebouwing van de kade onder het overgangsrecht zouden vallen van vorige bestemmingsplan "Industriegebied Amstel 1977". De bewoners geven aan dat al jarenlang sprake is van het gebruik en de bebouwing, gedoogd wordt door de gemeente en bedoeld is voor de (sociale) veiligheid van de bewoners van de woonboten. Zolang het woon- en leefklimaat van het ABPZ niet verandert, is het volgens de bewoners nodig de woonboten op deze wijze af te schermen.

Begrijpelijk dat het kunnen afschermen van de woonboten tegen indringers belangrijk wordt gevonden. Dat neemt echter niet weg dat voor bouwwerken een omgevingsvergunning nodig is (voor 2010: een bouwvergunning) en dat de bouwwerken moeten passen binnen het bestemmingsplan. Bovendien is op de kade véél meer bebouwing gerealiseerd, zoals bergingen, schuurtjes, hekwerken, et cetera. Voor geen van de bouwwerken is een bouwvergunning of omgevingsvergunning verleend en deze kan ook niet worden verleend omdat het bestemmingsplan dit niet mogelijk maakt.

De peildatum voor het overgangsrecht voor de kadebebouwing ligt op oktober 1977. De kadebebouwing valt niet onder het overgangsrecht. Alleen bouwwerken waarvoor reeds uiterlijk in oktober 1979 een bouwvergunning was verleend of op grond van het op dat moment geldende bestemmingsplan verleend had kunnen worden, vallen onder het overgangsrecht. Dit is nergens het geval. Het gestelde dat er al lange tijd bebouwing op de kade staat, wil nog niet zeggen dat de kadebebouwing hierdoor legaal is geworden. Uit jurisprudentie volgt dat zelfs wanneer een illegaal bouwwerk al lange tijd bestaat, dat nog geen reden is om af te zien van de beginselplicht om handhavend op te treden (bijvoorbeeld: Raad van State 17 juli 2013, 201211567/1/A1).

Daarnaast speelt mee dat met de ontwikkeling van ABPZ ook de sociale veiligheid wordt verhoogd, waardoor er vanuit het oogpunt van sociale veiligheid bebouwing van de kade niet meer nodig is.



## 5. Uitvoeringsstrategie Scenario 3

In navolgende tekst wordt ingegaan op de verschillende middelen die ingezet kunnen worden om de ambitie om de Duivendrechtsevaart gedeeltelijk vrij te maken van woonboten te realiseren. In paragraaf 5.2 (kade) en paragraaf 5.3 (woonboten) wordt verder ingegaan op de uitvoeringsstrategie en een voorstel gedaan welke van onderstaande middelen ingezet kunnen worden, rekening houdende met de door de gemeenteraad uitgesproken zorgplicht. Met een zorgplicht wordt bedoeld een bij de situatie passende oplossing tot stand gekomen vanuit een zorgvuldig traject, waarbij rekening is gehouden met het feit dat de ontstane situatie reeds jarenlang aanwezig is en waarbij niet eerder sprake is geweest van handhavend optreden. Dit laat onverlet dat bij illegale situaties waardoor sprake is van een overtreding handhaving aan de orde kan zijn of mogelijk verplicht is.

### *a. Opheffen illegale situaties*

Uitgangspunt is een illegale situatie waardoor sprake is van een overtreding. Dat betekent dat de overtreder wordt aangeschreven en onder last van bestuursdwang wordt verzocht om de overtreding ongedaan te maken. Omdat bij de meeste overtredingen jarenlang niet is opgetreden wordt parallel in overleg met de bewoners gekeken naar alternatieve mogelijkheden. Dit geldt overigens niet alleen voor de woonboten en het gebruik en de bebouwing van de kade, maar voor alle illegale situaties op het ABPZ waarbij sprake is van een overtreding.

### *b. Urgentieverklaring*

De gemeente kan in het kader van de besluitvorming van de REV en als gevolg daarvan het verwijderen van woonboten, bewoners van woonboten aanwijzen als stadsvernieuwingsurgent. Met een dergelijke urgentie kunnen bewoners met voorrang op zoek naar een sociale huurwoning.

### *c. Alternatieve locaties*

De gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel doen onderzoek naar locaties die geschikt zijn voor woonboten. Dit onderzoek richt zich op: ruimte (aantal mogelijke ligplaatsen), eigendom, planologische kader, planschade, tijd en financiële haalbaarheid. Locaties waarnaar onderzoek wordt gedaan zijn: Bullewijk (Ronde Hoep Oost), Holendrecht (Holendrechteweg), De Nieuwe Kern en het noordelijk deel van de Duivendrechtsevaart (gemeente Amsterdam). Mogelijk komt ook het deel van de Duivendrechtsevaart, gelegen tussen de Metro en de A10 aan de zijde van het GVB-locatie, in aanmerking. Dit moet echter verder onderzocht worden in verband met de geluidbelasting en de normen die gelden volgens de Wgh. Voor deze locaties is het nog niet zeker of en hoeveel ligplaatsen beschikbaar komen en op welke termijn.

### *d. Verwerven*

De begroting van de gemeente biedt, mede door de (te verwachten) begrotingstekorten, onvoldoende ruimte om middelen beschikbaar te stellen voor verwerving. Wel is de gemeente bereid om te onderzoeken of extra inkomsten (OZB, bouwleges, etc.) die de gemeente ontvangt als gevolg van de verschillende ontwikkelingen op het ABPZ, deels ingezet zouden kunnen worden voor het verwerven van woonboten.

Dit betekent dat het verwerven van woonboten, die op basis van de REV plaats moeten maken, in beginsel gefinancierd moeten worden vanuit de verschillende ontwikkelingen op het ABPZ. Daarvoor gaan de ontwikkelende partijen (eventueel) samen met de gemeente in overleg met de bewoners van de woonboten om te kijken of woonboten verworven kunnen worden en tegen welke prijs. Hiervoor zal een taxatie worden uitgevoerd. Vooruitlopend wordt eerst per woonboot geïnventariseerd of een gesprek over verwerving mogelijk is en onder welke voorwaarden. Mogelijk zijn ook ondernemers op het ABPZ (zonder ontwikkelpotentie) bereid om te investeren in de ambitie om de kwaliteiten van de Duivendrechtsevaart beter te benutten en daarmee bij te dragen aan de verwerving van woonboten.

*e. In stand laten persoonsgebonden overgangsrecht*

De woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht en waarover geen overeenstemming is over een urgentieverklaring, alternatieve locatie of verwerving, blijven liggen onder het persoonsgebonden overgangsrecht. Aandachtspunt is de termijn in relatie tot het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.

Voor de woonboten die onder het persoonsgebonden overgangsrecht blijven liggen, wordt met de gemeente Amsterdam, als eigenaar van het water, een huur- of gebruiksovereenkomst gesloten.

*F. Positief bestemmen*

Woonboten die onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen en vanuit de REV kunnen blijven liggen in de Duivendrechtsevaart worden positief bestemd. Het positief bestemmen ziet alleen op de woonboot en het gebruik van het water als ligplaats, niet op het gebruik en de bebouwing van de kade.

Het positief bestemmen van de woonboten gaat gepaard met de afgifte van een ligplaatsvergunning en het sluiten van een erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, als eigenaar van het water.

**5.1 Instellen verplichting ligplaatsvergunning conform APV***Algemene plaatselijke verordening*

Op basis van artikel 5.25 lid 1 van de APV Ouder-Amstel is het verboden zonder vergunning met een vaartuig een ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een vaartuig beschikbaar te stellen op door het college aangewezen gedeelten van openbaar water. Op dit moment is de Duivendrechtsevaart nog niet aangewezen door het college, en daarom geldt het ligplaatsverbod niet. Dat heeft tot gevolg dat in de huidige situatie (woon)boten kunnen aanmeren in de Duivendrechtsevaart zonder dat de gemeente daarop kan handhaven. Voorbeelden daarvan zijn de boten die aangemeerd liggen aan de Pieter Braaijweg, waarbij ook sprake is van boten waarop wordt gewoond, en de woonboot die sinds 2010 is aangemeerd achter de woonboot aan de Willem Fenengastraat 46. Om daarop te kunnen handhaven moet het water conform de APV worden aangewezen door het college, zodat er een ligplaatsverbod gaat gelden.

*Wetswijziging verduidelijking voorschriften woonschepen*

Daarnaast heeft het niet aanwijzen van de Duivendrechtsevaart door het college van b&w nog een ander belangrijk gevolg. Op 1 januari 2018 treedt naar verwachting de Wetswijziging verduidelijking voorschriften woonschepen (hierna: Wet) in werking. Deze Wet moet er voor zorgen dat woonboten net als woningen als bouwwerken (gebouwen) worden gezien die moeten worden getoetst aan de bouwregelgeving. Daarmee wordt ook bij wet vastgelegd dat woonboten bouwwerken zijn, waarop de bouwregelgeving van toepassing is. Over de inwerkingtreding van deze Wet in relatie tot de woonboten in de Duivendrechtsevaart heeft contact plaatsgevonden met de Rijksoverheid. De uitkomst van dat contact is verwerkt in navolgende tekst waarin de gevolgen en een voorstel voor een aanpak zijn beschreven.

Het innemen van een ligplaats met een woonboot is aan te merken als het bouwen van een bouwwerk (de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State interpreteert dit al op grond van de huidige wetgeving). Met het invoeren van de Wet wordt van rechtswege verkregen omgevingsvergunning voor het bouwen en/of gebruiken van een bouwwerk. Dat is de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, het gebruiken van een bouwwerk in strijd met een bestemmingsplan of het in gebruik nemen of gebruiken van een bouwwerk met het oog op de brandveiligheid. Een te verwachten consequentie van het invoeren van deze Wet is dat alle woonboten legaal worden. Op het moment van inwerkingtreding is er dan geen sprake meer van woonboten die illegaal zijn of woonboten die onder het persoonsgebonden overgangsrecht vallen.

Het invoeren van de Wet betekent niet dat automatisch een ligplaatsvergunning wordt verkregen. Zie daarvoor ook de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 30 december 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:4019) en 2 november 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2879). Een ligplaatsvergunning kan vereist zijn met het oog op een doelmatig gebruik van de ligplaatscapaciteit, openbare orde en vlotte en veilige doorvaart.

#### *Voorstel aanpak*

Van belang is dat voor alle woonboten een integrale afweging gemaakt moet kunnen worden. Dat heeft de gemeente ook aangedragen als argument om momenteel niet handhavend op te treden tegen illegale situaties, waarvoor twee handhavingsverzoeken bij de gemeente zijn ingediend. Deze zijn door de gemeente in dit stadium afgewezen, juist om een integrale afweging te kunnen maken. Op het moment dat alle woonboten bij wet gelegaliseerd worden, is het niet meer mogelijk om een integrale afweging en keuze te kunnen maken, omdat deze beleidsvrijheid voor de gemeente niet meer aanwezig is. Daarbij is ook de verwachting dat er geen sprake is van goede ruimtelijke ordening, omdat van een aantal woonboten bekend is dat de gemeten geluidbelasting de normen uit de Wgh overschrijdt.

Het bovenstaande kan worden voorkomen door de Duivendrechtsevaart conform de APV aan te wijzen als openbaar water waarvoor het verboden is om zonder vergunning een ligplaats in te nemen. Het niet aanwijzen van de Duivendrechtsevaart heeft als gevolg dat (financiële) haalbaarheid van het voorkeursscenario 3 onder druk komt te staan en de kans kleiner wordt dat hieraan uitvoering kan worden gegeven en de REV kan worden gerealiseerd. Alle woonboten zijn immers gelegaliseerd. Daarnaast is het denkbaar dat ondernemers en ontwikkelende partijen planschade zullen claimen.

Om te voorkomen dat door een aanstaande wetswijziging het beleid van de gemeente wordt bepaald, is door het college besloten om de Duivendrechtsevaart in november 2017 aan te wijzen conform artikel 5.25, lid 1 van de APV. Daardoor houdt de gemeente zelf regie en kunnen de gemeenteraad en het college een integrale afweging maken met betrekking tot de verschillende scenario's. Feitelijk legt het college daarmee de huidige situatie vast en voorkomt dat de wetgever onbedoeld voor de gemeente bepaald wat de juridisch planologische status is van de woonboten. Naar mening van het college is deze wetswijziging daarvoor ook niet bedoeld, maar moet er voor zorgen dat ook woonboten getoetst kunnen worden aan bouwregelgeving.

## **5.2 Openbare Kade**

### *Ambitie*

De kade moet weer openbaar toegankelijk worden gemaakt, zodat de relatie met het water kan worden hersteld, de kade daarmee kwaliteit kan toevoegen aan het gebied en de gewenste verbindingen, zoals een onderdoorgang onder de A10, mogelijk kan worden gemaakt.

In het verlengde van de REV van Ouder-Amstel, de planvorming van het Amstelkwartier 2 en 3 en bedrijventerrein Overamstel van de gemeente Amsterdam wordt er een intergemeentelijk inrichtingsplan voor de openbare ruimte (de kades) aan, de verbindingen langs en over én het waterprogramma in de Duivendrechtsevaart gemaakt. Inzet is het meer openbaar toegankelijk maken van de kades en het maken van een aantal nieuwe routes aan en over deze centrale open ruimte. In het bestuurlijk overleg Amsterdam-Ouder-Amstel van d.d. 31 mei 2017 is besloten tot het opstellen van dit gezamenlijk inrichtingsplan openbare ruimte en watergebruik Duivendrechtsevaart. De gebruikers van de openbare ruimte (woonbootbewoners en bedrijven) zullen hierbij worden betrokken.

### *Situatie*

Door de jaren hebben de bewoners van de woonboten de openbare kade zonder toestemming van de grondeigenaar, de gemeente Amsterdam, in gebruik genomen als tuin en in sommige gevallen ook bebouwing gerealiseerd.

De kadebebouwing en het gebruik van de kade zijn niet positief bestemd (in strijd met het bestemmingsplan) en vallen ook niet onder het overgangsrecht (er is geen bouwvergunning verleend en daarop was ook geen zicht op). De kadebebouwing en het gebruik van de kade zijn dus niet toegestaan c.q. zijn illegaal.

Een aantal woonbootbewoners hebben in hun inspraakreactie op de REV verkrijgende vergaring geclaimd van de kade en het water. Als er inderdaad sprake zou zijn van verkrijgende verjaring heeft dit mogelijk consequenties voor de haalbaarheid van de herinrichting van de openbare ruimte. Amsterdam gaat als grondeigenaar onderzoeken of hiervan sprake kan zijn en welke acties ondernomen kunnen worden om dit te voorkomen of ongedaan te maken.

### *Uitvoeringsstrategie*

De uitvoeringsstrategie voor de kadebebouwing is tweeledig:

1. minnelijk overleg over het vrij maken van de kade;
2. handhavend optreden op basis van bestuursdwang.

#### Ad 1.

De gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel begrijpen dat woonbootbewoners met de ontruiming van de kade een deel van hun woongenot verliezen. Daarom zal in overleg met de woonbootbewoner onderzocht worden welke alternatieve mogelijkheden er zijn, onder voorwaarde dat daarmee de kade wordt vrij gemaakt van het huidige gebruik en de bebouwing. Gedacht kan worden aan een (drijvend) vlonderterras bij de woonboot. Er zal een regeling komen voor het gebruik van de kade in de tijdelijke situatie.

Onderdeel van het minnelijk overleg zal het intrekken van de claim op verkrijgende verjaring zijn.

Het minnelijk overleg heeft tot doel om te kijken of gezamenlijk gekomen kan worden tot alternatieve mogelijkheden. Parallel zal de gemeente echter ook een handhavingstraject moeten opstarten vanuit haar publiekrechtelijk taak in relatie tot het ingediende verzoek om handhaving. Dat handhavingstraject kan worden afgebroken, zodra er via het minnelijk overleg overeenstemming is over een passende oplossing.

#### Ad 2.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift het bestuursorgaan dat bevoegd is om met bestuursdwang of een last onder dwangsom op te treden, in de regel van deze bevoegdheid gebruik moeten maken. Bovendien is bij de gemeente in 2016 een verzoek om handhaving ingediend. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag het bestuursorgaan weigeren dit te doen. Voorts kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de te dienen belangen dat van optreden in die concrete situatie kan worden afgezien. Ouder-Amstel heeft gezien de lopende onderzoeken en in het kader van het opstellen van de REV de bijzondere omstandigheid gezien om niet direct handhavend op te treden, zodat Ouder-Amstel een integrale afweging kan maken. Met de afronding van de onderzoeken en het vaststellen van de REV op 12 oktober 2017 is er geen bijzondere omstandigheid meer om geen uitvoering te geven aan het opheffen van de overtreding.

In lijn met eerder handhavend optreden rondom kadegebruik door het college (obv een motie van de gemeenteraad in 2013), wordt het volgende voorgesteld. De overtreder, in dit geval de woonbootbewoner, wordt verzocht middels bestuursdwang de overtreding

binnen een periode van 1 jaar vanaf dagtekening brief ongedaan te maken. De brief zal zo spoedig mogelijk na vaststelling van de uitvoeringsstrategie worden verzonden.

### **5.3 Woonboten**

In navolgende tekst is de ambitie, situatie en uitvoeringsstrategie voor de woonboten beschreven.

#### *Ambitie*

De relatie met het water moet worden hersteld door op een aantal strategische locaties zichtrelaties en contact met het water te maken, zoals verblijfsplekken. Hiervoor is het noodzakelijk dat de kade weer openbaar toegankelijk wordt gemaakt en door op een aantal strategische locaties woonboten worden verwijderd.

#### *Situatie*

Woonschepen die voor 20 januari 1981 zijn aangemeerd en hier onafgebroken hebben gelegen (niet langer dan 2 jaar weg zijn geweest) en door huidige bewoner worden bewoond per uiterste datum van 31 augustus 2013, vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht. Het overgangsrecht is niet meer van toepassing indien het afwijkend gebruik op enigerlei wijze is vergroot of verzaamd.

#### *Woonboten waarbij sprake is van een illegale situatie*

Spaklerweg 54

Op basis van het fotomateriaal (april/mei 1983) is te zien dat er een boot ligt maar die lijkt niet op een woonboot en komt niet overeen met de huidige woonboot.

Van der Madeweg 38b

De inschrijving van de bewoner is na de peildatum van 31 augustus 2013.

Willem Fenengastraat 46 (dubbel)

Onlangs is geconstateerd dat er achter de woonboot Willem Fenengastraat 46 nog een woonboot ligt. Op basis van luchtfoto's is geconstateerd dat deze woonboot er ligt vanaf 2010 en daarmee illegaal is.

#### Uitvoeringsstrategie

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift het bestuursorgaan dat bevoegd is om met bestuursdwang of een last onder dwangsom op te treden, in de regel van deze bevoegdheid gebruik moeten maken. In lijn met eerder handhavend optreden door het college (obv een motie van de gemeenteraad) tegen woonboten in de Duivendrechtsevaart die niet vielen onder het overgangsrecht, zal de overtreder, in dit geval de woonbootbewoner, worden verzocht middels bestuursdwang de overtreding binnen een periode van 1 jaar. vanaf dagtekening brief ongedaan te maken. De brief zal zo spoedig mogelijk na vaststelling van deze uitvoeringsstrategie worden verzonden.

Ouder-Amstel zal, conform de eerder genoemde motie van de gemeenteraad, zich in overleg met de gemeente Amsterdam inspannen om alternatieve huisvesting te zoeken voor de bewoners van de woonboot door het afgeven van een urgentieverklaring in het kader van stadsvernieuwing. Tevens wordt een verhuisvergoeding beschikbaar gesteld conform de wettelijke verhuiskostenvergoeding.

#### *Woonboten waarbij sprake is van persoonsgebonden overgangsrecht*

Voor de volgende adressen is geconstateerd dat het er sprake is van persoonsgebonden overgangsrecht:

Van der Madeweg 38a en 38c

Spaklerweg 56 en 58

Johan Muyskenweg 27b, 27c en 27d

Willem Fenengastraat 70

Willem Fenengastraat 68  
Willem Fenengastraat 66  
Willem Fenengastraat 64  
Willem Fenengastraat 62  
Willem Fenengastraat 60  
Willem Fenengastraat 58  
Willem Fenengastraat 56  
Willem Fenengastraat 54  
Willem Fenengastraat 52  
Willem Fenengastraat 50  
Willem Fenengastraat 48  
Willem Fenengastraat 46

#### Uitvoeringsstrategie woonboten die op termijn weg moeten

Voor de woonboten die vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht, maar waarvan het op langere termijn conform de REV ongewenst is dat ze blijven liggen, zal het persoonsgebonden overgangsrecht in stand blijven. Het is aan de ontwikkelende partijen om via minnelijke verwerving of door het aanbieden van een alternatieve locatie(s) uitvoering te geven aan de REV. Ook zal worden onderzocht of ondernemers die niet van plan zijn te ontwikkelen maar belang hebben bij de REV, bereid zijn te investeren in de uitvoeringsstrategie.

Bovenstaande is van toepassing op de volgende adressen:

Van der Madeweg 38a en 38c  
Spaklerweg 56 en 58  
Johan Muyskenweg 27 d  
Johan Muyskenweg 27 c  
Johan Muyskenweg 27 b  
Willem Fenengastraat 70  
Willem Fenengastraat 62  
Willem Fenengastraat 60  
Willem Fenengastraat 58  
Willem Fenengastraat 48  
Willem Fenengastraat 46

Voor de woonboten van bovenstaande adressen zal de situatie privaatrechtelijk worden geformaliseerd middels het sluiten van een (tijdelijke) huur- of bruikleenovereenkomst met de eigenaar van het water, zijnde de gemeente Amsterdam.

#### Uitvoeringsstrategie woonboten die kunnen blijven liggen

Voor de woonboten die liggen onder het persoonsgebonden overgangsrecht en waarvan het in het kader van een gemengd gebied gewenst is dat ze blijven liggen, zal gewerkt worden aan een positieve bestemming voor de woonboten. Tevens zal een ligplaatsvergunning worden verstrekt. Bij een reguliere ligplaats behoort ook het betalen voor het innemen van het water. Dit gebeurt middels erfpacht. Voorwaarde voor een positieve bestemming is acceptatie van de erfpachtaanbieding die de gemeente Amsterdam als eigenaar van het water zal doen.

Bovenstaande is van toepassing op de volgende adressen:

Willem Fenengastraat 68  
Willem Fenengastraat 66  
Willem Fenengastraat 64  
Willem Fenengastraat 56  
Willem Fenengastraat 54  
Willem Fenengastraat 52  
Willem Fenengastraat 50

Het is mogelijk dat ook met de bewoners van bovenstaande adressen tot een andere oplossing (verwerven, alternatieve locaties, andere huisvesting etc.) wordt gekomen. Daardoor kunnen plekken op bovenstaande adressen vrij komen voor woonboten die nu nog op plekken liggen waarvoor het wenselijk is deze vrij te maken van woonboten conform de REV. Bij een verplaatsing kan sprake zijn van een juridisch nieuwe situatie dus moet worden onderzocht of kan worden voldaan aan de Wgh.

#### **5.4 Kosten**

##### *Te verwachten kosten*

Onderstaand zijn de te verwachten kosten weergegeven voorzien van een toelichting, waarmee bij de uitvoeringsstrategie minimaal rekening gehouden moet worden. Voor zover dat in deze fase mogelijk is, is ook een inschatting gegeven van de hoogte van de kosten en of deze voor rekening zijn van de gemeente.

##### Verwerven van woonboten

De hoogte van de kosten voor verwerving van woonboten wordt bepaald door de waarde van de woonboot en de waarde van een ligplaats. Formeel hebben de woonboten geen ligplaats waaraan een waarde gehangen kan worden, ze beschikken immers niet over een ligplaatsvergunning. Op basis van het persoonsgebonden overgangsrecht hebben de woonboten wel bepaalde rechten die mogelijk een waarde vertegenwoordigen.

De kosten voor het verwerven van sec de woonboot zijn in de scenario studie geschat op €100.000 per woonboot. Deze inschatting is naar verwachting hoger dan de gemiddelde koopprijs van een woonboot (zonder ligplaats). Om waarde van de woonboot met zekerheid te kunnen vaststellen is een taxatie nodig. Onderdeel van die taxatie kan zijn dat worden gekeken of en welke waarde het persoonsgebonden overgangsrecht met zich meebrengt.

Daarnaast is minnelijk overleg nodig om te kijken of er overeenstemming kan worden bereikt over verwerving en de hoogte daarvan. Uit de tot nu toe gevoerde gesprekken blijkt namelijk dat de bewoners uitgaan van een waardebepaling voor de woonboot, ligplaats en het gebruik van de kade. Dat betekent waarschijnlijk dat een bod van €100.000 voor een woonboot niet zal worden geaccepteerd. Dit is in het verleden en tijdens recent overleg tussen de gemeente en de bewoners al aangegeven.

Omdat het minnelijk nog niet is afgerond kunnen de exacte kosten nog niet worden bepaald. Die zijn namelijk deels afhankelijk van de afspraken die worden gemaakt in het minnelijk overleg en de daarvoor benodigde taxaties. Uitgangspunt is dat de kosten voor verwerving voor rekening komen van de ontwikkelingen op het ABPZ en in beginsel niet voor de gemeente. Daarnaast zijn mogelijk ook ondernemers op het ABPZ, die niet ontwikkelen, bereid een deel van de kosten voor hun rekening te nemen.

##### Geschikt maken alternatieve locaties

In het kader van de scenariostudie is een inschatting gemaakt van €50.000 per te verplaatsen woonboot. Hierin is inbegrepen: verhuiskosten, versleepkosten, en voorzieningen nieuwe plek. Daarin zijn niet inbegrepen de procedurele kosten die nodig zijn voor het planologisch mogelijk maken van woonboten op alternatieve locaties. Ook het eventueel in eigendom verkrijgen van de alternatieve locaties is niet in begrepen in dit bedrag. De hoogte daarvan is afhankelijk van de taxatie en onderhandeling met de eigenaar/eigenaren van de gronden op de alternatieve locaties.

##### Verwijderingskosten illegale situaties

Los van eventuele procedurele kosten die aan de orde zijn op het moment dat er een handhavingstraject wordt gestart, zullen er ook kosten gemaakt moeten worden voor het fysiek opheffen van illegale situaties, zoals het verwijderen van bebouwing, aansluitingen, etc.

Een eerste inschatting daarvan is dat het gaat om een bedrag van circa €10.000 per woonboot. Deze kosten kunnen niet worden verhaald op ontwikkelingen in het ABPZ en moeten worden gedekt door de gemeente Ouder-Amstel.

#### Verhuiskostenvergoeding

Voor de verhuiskostenvergoeding wordt in beginsel uitgegaan van de op dat moment geldende wettelijke verhuiskostenvergoeding. Deze wordt jaarlijks geïndexeerd. In 2017 bedraagt deze minimaal €5.910 per woonboot. Deze kosten zijn voor de gemeente Ouder-Amstel.

#### Creëren van alternatieve buitenruimte

Als alternatieve oplossing voor het huidige gebruik en de bebouwing van de kade, kan in overleg met de bewoners worden gekeken naar een tuin op het water aan de woonboot. Dat betekent dat er kosten gemaakt moeten worden voor het opheffen van het huidige gebruik en bebouwing, aanschaf van een vlonder, ponton of dekschuit en financiële bijdrage aanleg nieuwe tuin. De hoogte van deze kosten moeten nader onderzocht worden en besproken wie deze kosten voor zijn of haar rekening neemt. Een eerste inschatting van de kosten bedraagt €20.000 per boot. Dit is gebaseerd op de aanschaf van een dekschuit en een vergoeding voor inrichting daarvan.

#### Nader onderzoek

In de uitvoeringsstrategie is voorgesteld om nader onderzoek te doen om te kijken of het mogelijk is woonboten te verplaatsen binnen het gebied, naar bijvoorbeeld de GVB locatie. Gezien het eerder verrichte geluid onderzoek wordt verwacht dat de kosten daarvoor circa €10.000 bedragen.

Daarnaast moeten de alternatieve locaties in beeld gebracht en onderzocht worden op planologie, eigendom, omvang, etc. De kosten daarvoor worden geraamd op €30.000. De totale kosten voor ander onderzoek bedragen daarmee naar verwachting €40.000.

#### Personele kosten Ouder-Amstel

Om deze uitvoeringsstrategie te kunnen realiseren en de in hoofdstuk 6 beschreven stappen te zetten, is personele inzet nodig vanuit Ouder-Amstel. Dit zijn uren op het gebied van minnelijk overleg, divers onderzoek, voorbereiden besluiten, voorbereiden en uitvoeren eventuele handhavingstrajecten, etc. Personele inzet die daarvoor nodig is wordt op dit moment geraamd op 750 uur voor 2018.

#### *Totaal overzicht externe kosten*

De tabel op de volgende pagina geeft een eerste inschatting van de kosten die gemaakt moeten worden in het kader van de uitvoeringsstrategie. Het betreft de uitvoerende en externe kosten. In deze kosten is de personele inzet niet in begrepen, omdat die uren in beginsel voor eigen rekening zijn.

Om een inschatting te kunnen maken van de totaal kosten is een aanname gedaan van het aantal woonboten dat wordt verworven en het aantal woonboten waarvoor een alternatieve locatie beschikbaar komt. Deze aantallen kunnen echter wijzigen, afhankelijk van het minnelijk overleg dat moet worden gevoerd.



Kostensoort	Kostendrager	Kosten per boot	Kosten totaal	Opmerking
Verwerven woonboten (6 boten)	Ontwikkeling en overige ondernemers ABPZ	€100.000	€600.000	Dit bedrag is gebaseerd op alleen de boot, zonder minnelijk overleg. Voor het aantal is een aanname gedaan.
Alternatieve locaties (7 boten)	Ontwikkeling en overige ondernemers ABPZ	€50.000	€350.000	Voor het aantal woonboten is een aanname gedaan.
Verwijderingskosten illegale situaties (2 boten)	Ouder-Amstel	€10.000	€20.000	Dit betreffen de woonboten die niet vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht.
Verhuiskosten vergoeding (15 boten)	Ouder-Amstel	€6.000	€90.000	Uitgangspunt is dat alle woonboten die vertrekken deze vergoeding krijgen.
Alternatieve buitenruimte (7 boten)	Nader te bepalen	€20.000	€140.000	Dit geldt alleen voor de woonboten die vanuit de REV blijven liggen.
Nader onderzoek	Ouder-Amstel	n.v.t	€40.000	Dit betreffen algemene kosten voor nader onderzoek naar alternatieve locaties.

Een eerste inschatting van de totale kosten komt neer op €1.240.000. Minnelijk overleg en nader onderzoek kunnen echter leiden tot andere bedragen.

#### *Kosten gemeente*

Als uitgangspunt voor de te maken kosten geldt dat het verwerven van woonboten en het geschikt maken van alternatieve locaties in eerste instantie vanuit de verschillende ontwikkelingen gefinancierd moet worden. Dat betekent ook dat in samenwerking met de gemeente het minnelijk overleg door ontwikkelende partijen gevoerd moet worden, waarvoor taxatiekosten aan de orde zijn. Ook zal bij de ondernemers op het ABPZ, zonder ontwikkelpotentie, moeten worden overlegd of er bereidheid is om middelen beschikbaar te stellen voor het beter benutten van de kwaliteit van de Duivendrechtsevaart.

Ten aanzien van kosten die gemaakt moeten worden voor alternatieve buitenruimte moet nog worden onderzocht wie deze voor zijn of haar rekening neemt.

De door de gemeente te maken kosten wat betreft de woonboten bestaan uit:

1. Procedurele kosten die nodig zijn voor het opheffen van illegale situaties of planologisch mogelijk maken van alternatieve oplossingen (buitenruimte of andere locaties).
2. Kosten ten aanzien van de zorgplicht, die bestaat uit de verhuiskostenvergoeding en een urgentieverklaring, verwijderingskosten illegale situaties en het nader onderzoek. Deze kosten zijn voornamelijk geraamd op een bedrag van €150.000.
3. Uren van personele inzet door Ouder-Amstel die nodig is voor de uitvoeringsstrategie woonboten, zijn voornamelijk geraamd op 750 uur voor 2018.

De door de gemeente te maken kosten worden opgenomen in het projectplan voor het ABP Zuid, waarover samen met de uitvoeringsstrategie nog apart besluitvorming plaatsvindt. Doelstelling van de door de gemeente te maken kosten die voortvloeien uit de REV, is dat deze 100% verhaald worden op de ontwikkeling via de Wet ruimtelijke ordening. Dit geldt echter niet voor de kosten die gerelateerd zijn aan het opheffen van een illegale situatie.

## **6. Vervolgstappen**

Onderstaand zijn de stappen weergegeven die in het najaar van 2017 in gang gezet worden. De gegeven planning is onder voorbehoud van besluitvorming en overleg dat daarover moet plaatsvinden.

1. Vaststellen REV ABP Zuid (12 oktober 2017)
2. Aanwijzen Duivendrechtsevaart conform APV (november 2017)
3. Vaststellen uitvoeringsstrategie en voorkeursscenario (december 2017)
4. Minnelijk overleg bewoners, ontwikkelde partijen en gemeente: woonboten en gebruik en bebouwing kade (vanaf oktober 2017 en loopt door in 2018)
5. Taxatie van de woonboten (onderdeel van het minnelijk overleg)
6. Onderzoek alternatieve locaties (vanaf november 2017 en loopt door in 2018)
7. In kaart brengen mogelijkheden stadsvernieuwingsurgenten (begin 2018)
8. Parallel aan minnelijk overleg opstarten handhavingstraject (vanaf november 2017 en loopt door 2018)
9. Voorbereidingsbesluit nemen om ambitie ABP Zuid te waarborgen (1<sup>e</sup> kwartaal 2018)

**Bijlagen**

1. notitie scenario's woonboten Amstel Business Park Zuid