

**Rapport Ombudsman Metropool Amsterdam**

**Participatiepioniers lijden schipbreuk!**

*oordeel over én lessen leren van stranden bewonersparticipatie  
bij uitwerking pilot zelfbeheer afmeren Reijnier Vinkeleskade*

**Gemeente Amsterdam**  
**Stadsdeel Zuid**

5 december 2016  
Nr. 0000723

**Samenvatting**

**2012 voornemen pilot zelfbeheer na meer dan 10 jaar illegaal aanmeren en overlast aan de Reijnier Vinkeleskade**

Al meer dan een decennium meren plezierbootjes illegaal af bij de Reijnier Vinkeleskade. Buurtbewoners ondervinden hiervan overlast en verzoeken het stadsdeel om handhaving. Deze is niet effectief en begin 2012 besluit het stadsdeel de mogelijkheden te onderzoeken van een pilot waarbij de bewoners de ligplaatsen zullen beheren. Op een bij het plan gevoegde kaart worden twee rakkens aangegeven. Bij de uitwerking van de pilot wil het stadsdeel actieve bewoners en vaartuigeligenaren betrekken. De uitvoering moet in de zomer 2012 plaatsvinden. Dit lukt niet en in juli 2013 besluit het stadsdeel dat de pilot betrekking zal hebben op één rak waarvan de bewoners van het achtergelegen gebied gebruik mogen maken. Het beheer zal plaatsvinden door een bewonersvereniging. De planning is dan dat de afmeervoorzieningen in het voorjaar 2014 worden aangelegd. Ook dit wordt niet gehaald en in juni 2014 organiseert de ombudsman een gesprek tussen bewoners en ambtenaren van het stadsdeel. Er wordt onder meer gesproken over het organiseren van een bewonersavond waarbij de optie van een tweede rak besproken zal worden. Naar aanleiding van de interesse zal besloten worden of het tweede rak ook onderdeel zal gaan uitmaken van de pilot.

Op 17 september 2014 vindt de bewonersavond plaats. In de uitnodigingsbrief van het stadsdeel staat "De bewonersvereniging wil zich beperken tot een deel van de Reijnier Vinkeleskade (rak 1). Maar het overige gebied (rak 2) kan ook door bewoners beheerd worden." Zes weken later vindt er overleg plaats tussen medewerkers van het stadsdeel, vaartuigbezitters en actieve bewoners zonder boot. Hierbij wordt afgesproken dat er één bewonersvereniging zal worden opgericht voor twee rakkens.

**2015-2016 zelfbeheer strandt bij uitwerking**

In mei 2015 wordt in de commissievergadering Leefomgeving de uitwerking (door het dagelijks bestuur) van de pilot besproken. Eén rak zal voor 50% van afmeervoorzieningen voorzien en in beheer gegeven aan de bewonersvereniging. Tijdens de behandeling in de commissie wordt

voorgesteld om het ene rak voor maximaal 100% te voorzien van afmeervoorzieningen. Het dagelijks bestuur neemt dit over.

Deze uitwerking van het pilotgebied is zowel voor de bewonersvereniging als voor betrokken bewoners zonder boot niet acceptabel en zij ervaren dit als een miskenning van het zorgvuldige compromis tussen bootbezitters en niet bootbezitters.

Niet alleen achten zij het pilotvoorstel van het stadsdeel niet goed uitvoerbaar, ook komen de bootbezitters en de bewoners hierdoor weer tegenover elkaar te staan. Er is geen overleg geweest over deze de uitwerking van de pilot en zij zijn hierdoor volledig verrast. Er worden verschillende procedures opgestart. Zo wordt bezwaar aangetekend tegen het besluit, wendt men zich tot de gemeenteraad van Amsterdam en wordt een voorlopige voorziening aangevraagd bij de bestuursrechter. Tegelijkertijd doet de ombudsman in het najaar 2015 een bemiddelingspoging. De bewoners en het stadsdeel vinden elkaar niet waarop de pilot strandt. Het stadsdeel vergoedt (na een claim) de oprichtingskosten van de bewonersvereniging.

### **2016 oordeel ombudsman**

De ombudsman zal zich niet uitspreken over de gekozen variant voor de pilot, nu dit een beleidsbeslissing betreft. Wel constateert hij dat er na de vaststelling van het beleid in 2012 niet voortvarend gehandeld is wat betreft de uitwerking van de pilot. Daarnaast zijn de actieve bewoners hier, zeker vanaf oktober 2014, in onvoldoende mate bij betrokken. Door tekortschietende afstemming tussen het ambtelijk apparaat en het bestuur zijn zij op het verkeerde been gezet wat betreft de uitwerking van de pilot. Tot slot heeft het stadsdeel niet voldoende uitgelegd waarom uiteindelijk voor een pilot met één rak gekozen is.

### **2016 voorbij het oordeel: leren participeren**

#### *inleiding*

De pilot is afgeblazen en het stadsdeel heeft de kosten voor de oprichting van de bewonersvereniging terecht vergoed. De ombudsman heeft zijn oordeel gegeven. Dat alles neemt niet weg dat de energie en betrokkenheid van de bewoners inmiddels is omgeslagen in frustratie en wantrouwen. Vraag is hoe het zo heeft kunnen lopen nu de bewoners en het stadsdeel het eens waren over het doel en de keuze voor zelfbeheer door bewoners. Bewoners en het stadsdeel vinden elkaar nu alleen nog in de wens om te leren van deze zaak. De ombudsman onderschrijft het belang hiervan en wil hier graag een bijdrage aan leveren. Hij geeft het volgende in overweging.

#### *representatieve en doe (of participatie) democratie*

In deze zaak is er sprake van twee vormen van democratie. Ten eerste de representatieve democratie waarbij burgers vertegenwoordigd worden door raadsleden. De bestuurders moeten verantwoording afleggen aan deze raadsleden in een politieke arena. Hier worden ook de (politieke) beleidsdoelen vastgesteld.

Daarnaast is er sprake van de participatie (of doe-) democratie, waarbij bewoners een actieve rol spelen bij het bereiken van beleidsdoelen en ideeën en plannen die vanuit de burgers opkomen. Hierbij komen uit de samenleving innovatieve ideeën op en lossen de burgers de problemen zelf op door te doen. Deze vorm van democratie wint de afgelopen jaren aan gewicht. In deze zaak hebben de bootbezitters en bewoners zonder boot in de participatie democratie elkaar gevonden in een gezamenlijk gedragen plan.

In deze zaak zouden de bewoners (bewonersvereniging) uitvoering geven aan de uitgifte en beheer van ligplaatsen aan de Reijnier Vinkeleskade. Zowel de bewoners met als zonder boot konden zich hierin vinden. Bewoners en het stadsdeel hebben hierbij een gezamenlijk doel, namelijk effectieve handhaving en het terugdringen van de overlast. Uiteindelijk stolt de representatieve democratie een plan vast dat niet acceptabel is voor de uitvoerders (de bewoners) van de participatie democratie.

Hoewel de participatie democratie een belangrijke aanvulling kan zijn op de representatieve democratie blijkt uit deze zaak dat er een spanningsveld zit tussen de twee vormen van democratie. Er bestaat geen blauwdruk hoe hier mee om te gaan en zowel de bewoners als het stadsdeel zijn in die zin pioniers en partners. Nu de participatie democratie aan belang wint, een waardevolle aanvulling op de representatieve democratie kan zijn en tevens een bestuurlijk "terra incognita" betreft is het van belang om hier als gemeente aandacht aan te besteden. Deze zaak biedt een kans om (zaak- en stadsdeeloverstijgende) lessen te leren en concrete handvatten te ontwikkelen voor de participatie democratie. Dit geeft de ombudsman aanleiding voor het doen van een aanbeveling.

## Oordeel

De onderzochte gedraging is in strijd met de vereisten van voortvarendheid, luisteren naar de burger, goede organisatie en motivering.

## Aanbeveling

De ombudsman verzoekt de portefeuillehouder te bevorderen dat er vanuit het stadsdeel een interactieve evaluatie plaatsvindt van deze zaak waarbij, indien mogelijk, de bewoners betrokken worden en waarbij gestreefd wordt om praktische handvatten te ontwikkelen voor de inzet van de participatie. Desgewenst is de ombudsman bereid als procesbegeleider op te treden.

Amsterdam, 5 december 2016



Arre Zuurmond  
Ombudsman Metropool Amsterdam

## Verzoek

Het verzoek tot onderzoek is op 11 oktober 2011 ingediend en betreft het handelen van Stadsdeel Zuid.

## Bevindingen

### 1- achtergrond

Dit rapport handelt over een langdurig spelende kwestie over het afmeerbeleid voor pleziervaart op de handhaving hiervan in het Noorder Amstelkanaal ter hoogte van de Reijnier Vinkeleskade (RVK). Bewoners van de RVK en de directe omgeving ervaren sinds 2003 overlast van illegaal afgemeerde pleziervaartuigen<sup>1</sup>. Ondanks verzoeken hiertoe door bewoners, blijft effectieve handhaving uit. In 2009 wordt de beleidsnotitie "afmeerbeleid voor pleziervaart" door Stadsdeel Oud-Zuid vastgesteld. Hierin staat dat pleziervaartuigen (illegaal) afgemeerd worden aan gemeente-eigendommen en zelf aangebrachte voorzieningen. Dit heeft onwenselijke gevolgen. Zo wordt het zicht op de kades ontsierd en worden, door het zelf aanbrengen van afmeervoorzieningen, de kades beschadigd.

In 2010 gaat Stadsdeel Oud-Zuid, samen met Stadsdeel Zuideramstel, op in Stadsdeel Zuid (het stadsdeel). Het afmeerbeleid van de twee voormalige stadsdelen moet geharmoniseerd worden. Dit gebeurt in de beleidsnotitie "Afmeerbeleid pleziervaart Zuid 2012". Hierin staat onder meer dat de inspraakprocedure tot een aantal wijzigingen heeft geleid. Zo wordt voor de RVK voorgesteld een pilot "mogelijkheden locatiegebonden ligplaatsen pleziervaart stadsdeel Zuid" (de pilot) te starten, waarbij onderzocht wordt hoe modebehoer van de kade mogelijk wordt gemaakt door een bewonersgroep of vereniging. Actieve bewoners zullen hierbij betrokken worden.

In juni 2015 stelt het stadsdeel de gewenste aard en de omvang van de pilot definitief vast. Deze is niet acceptabel voor de inmiddels opgerichte bewonersvereniging RVK en andere actieve buurtbewoners. Deze beginnen verschillende juridische en politiek-bestuurlijke procedures. In het najaar 2015 volgt een, door de ombudsman begeleid, bemiddelingsproces. Dat ziet niet toe op het pilotbesluit als zodanig, maar richt zich op hiermee samenhangende punten. Er blijkt dat de bewoners en het stadsdeel er niet uitkomen. De ombudsman, die de zaak sinds 2011 volgt, besluit een rapport uit te brengen.

Hierna zal nader worden ingegaan op de reikwijdte van het onderzoek van de ombudsman. Vervolgens zullen de verschillende procedures waarbij de pilot aan de orde is gesteld kort worden beschreven. Verder zal een overzicht gegeven worden van de gebeurtenissen vanaf april 2012. Dit zal geen uitputtend overzicht zijn van alle gebeurtenissen dan wel contacten van medewerkers/bestuurders van het stadsdeel met verzoekster en ander betrokken partijen. Wel zullen de relevante momenten in het totstandkomingsproces worden weergegeven, zoals de vaststelling van het beleid, nadere besluitvorming door het dagelijks bestuur, bewonersavonden, behandeling van de zaak in commissievergaderingen etc.

### 2- reikwijdte onderzoek ombudsman

#### periode onderzoek

Het onderzoek van de ombudsman ziet toe op de gebeurtenissen vanaf de vaststelling van de beleidsnotitie "Afmeerbeleid pleziervaart Zuid 2012" tot de beslissing van het dagelijks bestuur van 2 juni 2015 waarin de aard en omvang van de pilot wordt vastgelegd door het stadsdeel. Een aantal

<sup>1</sup> In reactie op het verslag van bevindingen laat het stadsdeel weten dat daar het beeld leeft dat niet alle bewoners de aanwezigheid van vaartuigen als overlast worden ervaren.

relevante gebeurtenissen (zoals rechtszaken, commissievergaderingen etc.) na 2 juni 2015 zullen wel beschreven worden. De ombudsman zal hierover echter geen oordeel vellen. Het stadsdeel merkt in de reactie op het verslag van bevindingen op dat verzoekster zich in haar eerste bezoek aan de ombudsman specifiek op de handhaving van het afmeerbeleid richtte en dat de bevindingen zich heel specifiek op de pilot en de communicatie met verzoekster richten.

#### *reikwijdte onderzoek*

Over het vaststellen van beleid gaat het algemeen en dagelijks bestuur van het stadsdeel. De ombudsman is niet bevoegd een oordeel te vormen over beleidszaken. Ook indien een zaak aan de rechter is voorgelegd moet de ombudsman zich van een oordeel onthouden. In deze zaak speelt beleid. Het onderzoek van de ombudsman kan zich dan ook niet richten op een inhoudelijke beoordeling van de pilot. Wel zal hij onder meer beoordelen of de informatieverstrekking en communicatie door het stadsdeel, voorafgaand aan deze beslissing, voldoet.

Het stadsdeel laat in de reactie op bevindingen weten dat de bewoonster zich in 2011 tot de ombudsman wendde zeggende de handhaving van het afmeerbeleid. Dit blijkt minder uit het verslag van bevindingen nu dit zich meer op de pilot en de communicatie met de bewoonster richt. De ombudsman wil hierover het volgende laten weten.

Tussen 2012 en 2016 hebben de bewoners, de bewonersvereniging en het stadsdeel zich gericht op een alternatief voor de enkele handhaving door het stadsdeel en gepoogd een pilot tot stand te brengen die zelfbeheer van de kade door de bewoners/bewonersvereniging mogelijk moest maken. Hiermee moest illegaal afmeren en de daarmee gepaard gaande overlast voorkomen worden. De poging is uiteindelijk mislukt tot frustratie van alle betrokkenen. De beoordeling van het proces voorafgaande aan de vaststelling van de pilot en het leren van lessen doet recht aan alle energie die door bewoners, ambtenaren en bestuurders in het proces gestopt is.

#### *verzoekster/bewonersvereniging RVK*

De zaak wordt, namens 46 bewoners, in 2011 aangekaart bij de ombudsman door een bewoonster (verzoekster) die woonachtig is in het gebied behorende bij rak 1 en 2<sup>2</sup>. Bewoonster (verzoekster) bij rak 2 is geen bootbezitter. Nadat de bewoonster bij rak 1 verhuist (naar buiten het gebied) neemt een bewoner bij rak 1 haar rol over. Omdat de bewonersvereniging RVK ook een belangrijke rol speelt bij deze zaak zal het verslag van bevindingen ook aan de bewonersvereniging gezonden worden.

### **3- juridische en politiek-bestuurlijke procedures**

#### *3a- uitspraak 9 november 2015 voorzieningenrechter op verzoek om voorlopige voorziening*

Op 9 november 2015 doet de voorzieningenrechter uitspraak op een door verzoekster en 50 andere omwonenden aangevraagde voorlopige voorziening. De bewonersvereniging RVK is als belanghebbende partij betrokken bij de voorlopige voorziening. De voorzieningenrechter wijst het verzoek om een voorlopige voorziening af omdat het hier naar voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter een besluit ter voorbereiding van een privaatrechtelijke rechtshandeling betreft, waartegen op grond van artikel 8:3, tweede lid van de Awb geen beroep openstaat.

#### *3b- besluit 20 januari 2016 op bezwaarschrift tegen besluit 2 juni 2015*

Verzoekster tekent op 17 juli 2015, samen met 78 omwonenden, bezwaar aan tegen het besluit van 2 juni 2015. Ook vier andere omwonenden, waaronder twee bestuursleden van de bewonersvereniging, tekenen bezwaar aan. De adviescommissie bezwaarschriften (de adviescommissie) brengt op 8 december 2015 een advies uit aan het algemeen bestuur van de

<sup>2</sup> Het betrokken pilotgebied wordt omschreven in bijlage 1. Als bijlage 2 is de kaart toegevoegd behorende bij beleidsnotitie "Afmeerbeleid pleziervaart Zuid 2012"

bestuurscommissie Zuid. De adviescommissie is van oordeel dat het besluit van 2 juni 2015 een besluit is ter voorbereiding van een privaatrechtelijke handeling, waartegen op grond van artikel 8:3, tweede lid Awb geen beroep openstaat en waartegen ingevolge artikel 7:1 Awb derhalve evenmin bezwaar kan worden gemaakt. Het advies van de adviescommissie luidt om de bezwaarschriften niet ontvankelijk te verklaren. Op 20 januari 2016 besluit het algemeen bestuur het advies over te nemen en wordt het bezwaar niet ontvankelijk verklaard.

*3c- bezwaar 3 september 2015 en inspraak tijdens de vergadering van 23 september 2015 van de gemeenteraadcommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken*

Op 3 september 2015 stuurt verzoekster samen met 78 bewoners een brief aan de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders. Zij verzoekt hierin kort gezegd het besluit van 2 juni 2015 in te trekken dan wel te vernietigen of het stadsdeel op te dragen (conform het beleidsbesluit van april 2012) de beide ralken voor 50% in gebruik te geven aan de bewonersvereniging waarbij de andere 50% vrij blijft van aanmerende pleziervaartuigen dan wel de gebruikelijke procedure te volgen voor het wijzigen van het Afmoerbeleid pleziervaart Zuid 2012).

Verzoekster en bestuurders van de bewonersvereniging spreken (op persoonlijke titel) in tijdens de vergadering van 23 september 2015 van de gemeenteraadcommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. De wethouder die stadsdeel Zuid in portefeuille heeft, laat tijdens de commissievergadering weten dat de pilot een bevoegdheid betreft van de bestuurscommissie Zuid. Hij vraagt de bestuurscommissie om de zaak op de agenda van het algemeen bestuur te zetten.

Het stadsdeel laat (desgevraagd door de ombudsman) weten dat de betrokken portefeuillehouder en lid van dagelijks bestuur tijdens de vergadering van 24 september 2015 van het algemeen bestuur (AB) het AB informeert over de insprekers in de commissievergadering van 23 september 2015. Hij vraagt het AB of er behoefte bestaat aan (nadere) bespreking van dit dossier. Het AB laat weten dat er geen behoefte aan is omdat er geen nieuwe feiten op tafel liggen.

**4- voorstel van ombudsman aan stadsdeel Zuid tot inzet mediation**

Op 2 juni 2015 laat de ombudsman aan de portefeuillehouder van het stadsdeel, samengevat, het volgende weten. Door een aantal gebeurtenissen (de gekozen vormgeving van de pilot, na vijf jaar nog geen duidelijkheid over afmoerbeleid, het niet naar tevredenheid van de betrokken bewoners optreden tegen overtredingen van de APV en de kosten in tijd en geld die bewoners tot nu toe gemaakt hebben) hebben de burgers geen vertrouwen meer in het stadsdeel. De ombudsman stelt aan het stadsdeel voor om mediation in te zetten. Na overleg tussen het stadsdeel en de ombudsman wordt besloten geen mediation in te zetten. Wel zal de ombudsman een bemiddelingsproces begeleiden.

**5- bemiddelingsproces najaar 2015**

Het bemiddelingsproces ziet niet toe op het pilotbesluit als zodanig. De ombudsman zal samen met verzoekster en andere actieve bewoners, de bewonersvereniging en het stadsdeel bespreken of er met de pilot samenhangende zaken zijn waarover afspraken gemaakt kunnen worden. Dit bemiddelingsproces kan niet als mediation gezien worden nu de ombudsman, anders dan een mediator, na afloop van de bemiddeling een oordeel kan vellen over het handelen van het stadsdeel in deze zaak.

---

<sup>3</sup> In de reactie op het verslag van bevindingen geeft het stadsdeel aan dat het beleidsbesluit van april 2012 een pilot "mogelijkheden locatiegronden ligplaatsen pleziervaart stadsdeel Zuid, ter plaatse van de Reijnier Vinkeleskade" behelsde en niet het specifiek het in gebruik geven van 50% van beide ralken aan een bewonersvereniging.

De ombudsman bespreekt het bemiddelingsaanbod op 18 september 2015 met de portefeuillehouder en enige ambtenaren van het stadsdeel en op 5 oktober 2015 met verzoekster en enige andere actieve bewoners, bestuursleden van de bewonersvereniging en een bestuurslid van de Amsterdamsche Coöperatieve Woningvereniging "Samenwerking". Dan blijkt dat de wederzijdse afstand zo groot is, dat er geen reële mogelijkheid is om tot elkaar te komen. De ombudsman meldt dit tijdens het gesprek aan de bewoners en vraagt hen of zij het zinvol vinden om ook met het stadsdeel bij elkaar te komen. De bewoners willen dit toch graag omdat zij met de portefeuillehouder willen bespreken hoe het proces van de kant van het stadsdeel gelopen is.

Op 14 oktober 2015 vindt de bijeenkomst plaats. Bewoners, de bewonersvereniging en het stadsdeel komen niet dichterbij elkaar noch is er sprake van verbetering van de (werk)relatie tussen de verschillende partijen.

#### 6- kort historisch overzicht pilot "locatiegebonden ligplaatsen RVK"

25 april 2012 vaststelling beleidsnotitie "Afmeeerbeleid pleziervaart Zuid 2012"

Op 25 april 2012 wordt de beleidsnotitie "afmeerbeleid pleziervaart Zuid 2012" vastgesteld door de deelraad van Stadsdeel Zuid. Hierin wordt voor de noordzijde van de RVK voorgesteld een pilot "mogelijkheden locatiegebonden ligplaatsen pleziervaart Zuid"<sup>5</sup> te starten waarbij (voor twee rakkens) onderzocht wordt hoe medegebruik van de kade mogelijk gemaakt wordt door (bijvoorbeeld) een bewonersgroep. Deze pilot zal mogelijk worden door een voorziene wijziging van de Verordening op het binnenwater (Vob), die eerder in 2012 in werking is gezet.

Na vaststelling van de beleidsnota zullen de voorwaarden voor deze pilot in overleg met Waternet worden vastgesteld. In de beleidsnotitie staat dat actieve bewoners bij het proces betrokken zullen worden. Naar aanleiding van de pilot zal worden beslist of het stadsdeel afmeervoorzieningen aanlegt. In de beleidsnotitie wordt aangegeven dat deze in de zomer 2012 zal worden voorbereid en dat in de zomer 2013 een evaluatie zal plaatsvinden. Bij een bijgevoegde kaart (bijlage 2) bij de beleidsnotitie wordt het gebied aangegeven van de twee rakkens<sup>6</sup>, te weten het gebied tussen de Cornelis Schuytstraat en de J.M. Coenenstraat (rak 1) en het gebied tussen de J.M. Coenenstraat en de Hobbemakade (rak 2).

7 juli 2012 overleg tussen bewoners en het stadsdeel

In juli 2012 vindt overleg plaats tussen bewoners (met en zonder boot) en medewerkers van het stadsdeel. Uit een (concept)verslag van het stadsdeel (datum 12 juli 2012) wordt als plangebied voor de pilot de "noordoever van de Reijnier Vinkeleskade" genoemd. Het conceptverslag is bijgevoegd als bijlage 3.

16 juli 2013

Het dagelijks bestuur neemt op 16 juli 2013 een beslissing (bijlage 4) over de pilot. Als pilotgebied wordt genoemd het water aan de noordoostzijde van de Reijnier Vinkeleskade tussen de C. Schuytstraat en de J.M. Coenenstraat (rak 1). Er wordt verder besloten dat maximaal 50% van het rak door afmeervoorzieningen wordt ingenomen. Bij de toelichting op het besluit is een planning opgenomen waaruit blijkt dat de afmeervoorzieningen in het voorjaar 2014 geplaatst en in gebruik genomen zullen worden. Aangaande het pilotgebied staat bij de toelichting op het besluit dat "het

<sup>4</sup> Samenwerking is eigenaar van een groot aantal woningen aan de Reijnier Vinkeleskade en de achterliggende buurt.

<sup>5</sup> In de reactie op de bevindingen laat het stadsdeel weten dat het pilotgebied niet in het "beleid" wordt aangeduid maar dat wel een pilotgebied op een kaart wordt aangeduid

<sup>6</sup> gebied tussen bruggen

<sup>7</sup> Het stadsdeel laat in de reactie op het verslag van bevindingen weten dat er in de bevindingen een sterke nadruk ligt op haar rol in het proces en de communicatie waarbij zij betrokken was. Het stadsdeel heeft over de pilot veel met de initiatiefnemers voor de bewonersvereniging gesproken.

pilotgebied is in het besluit van de deelraad groter, dit behelst ook het zuidelijke rak. Indien er uit de directe omgeving veel vraag is naar deze vorm van afmeren wordt de pilot uitgebreid met het zuidelijke rak van de Reijnier Vinkeleskade.”

**overleg stadsdeel, bootbezitters en niet bootbezitters in periode 25 april 2012-16 juli 2013**

Verzoekster laat weten dat er op 12 juli 2012 een overleg heeft plaatsgevonden waarbij booteigenaren (uit gebied 1) en niet booteigenaren aanwezig waren. Van het overleg wordt door het stadsdeel een verslag opgemaakt van de uitgangspunten van de pilot. Hierin staat de noordoever van de RVK als plangebied omschreven. Verzoekster laat weten dat de niet bootbezitters na het overleg van 12 juli 2012 nauwelijks meer betrokken zijn bij de uitwerking van de pilot. Een van de bestuursleden van de bewonersvereniging (en booteigenaar uit gebied 1) laat weten dat er in deze periode veel contact is geweest met het stadsdeel. De betrokken booteigenaren spraken namens gebied 1. Men ging ervan uit dat het stadsdeel de communicatie zou verzorgen. Het stadsdeel is deze aanname niet bekend. Het besluit is per e-mail bekend gemaakt aan een beperkt aantal bewoners.

**10 september 2013**

Het pilotbesluit van 13 juli 2013 staat ter kennisname genoteerd voor de commissievorgadering Leefomgeving van 10 september 2013.

**19 maart 2014**

Op 19 maart 2014 vinden stadsdeelverkiezingen plaats en wordt een nieuw dagelijks bestuur gevormd. Door de aanpassing van het bestuurlijk stelsel zijn de stadsdeelraden opgeheven en worden er bestuurscommissies ingesteld.

**30 juni 2014**

Op 30 juni 2014 organiseert de ombudsman een koffietafelgesprek waarbij twee bewoners en drie medewerkers van het stadsdeel aanwezig zijn.

Er wordt gesproken over het organiseren van een bewonersavond waarbij onder meer de optie van twee gebieden zal worden voorgelegd.

**overleg stadsdeel, bootbezitters en niet bootbezitters periode 16 juli 2013-17 september 2014**

Verzoekster laat weten dat er in deze periode geen overleg gevoerd is met de bewoners (niet bootbezitters). Het stadsdeel laat weten dat er wellicht geen contact is geweest met verzoekster maar wel met andere bewoners, met name met de initiatiefnemers van de pilot.

Een van de bestuursleden van de bewonersvereniging (en booteigenaar uit gebied 1) laat weten dat er gedurende deze periode intensief contact is geweest tussen de bewoners en het stadsdeel. Bewoners van gebied 2 hadden aangegeven dat ook zij mee wilden doen. Het overleg ging via werkgroepen die hierbij hun achterban betrokken en informeerden. De signalen die terugkwamen van bewoners waren positief. De uitkomst van dit overleg was dat de pilot (a) zou worden uitgebreid naar gebied 1 en gebied 2, (b) 2 x 50% afmeren en (c) de opstapvoorzieningen van eenvoudige aard zouden zijn. In deze periode is ook de gebruiksovereenkomst op die manier opgepakt en zijn uiteindelijk de bewoners geïnformeerd. Het stadsdeel laat weten zich in deze woerdegave niet te herkennen. Tot voor 17 september 2014 heeft de vereniging in oprichting aangegeven enkel gebied 1 te willen beheren. In de bespreking over de concept gebruiksovereenkomst werd ook enkel van gebied 1 uitgegaan.

**17 september 2014**

Op 21 augustus 2014 stuurt het stadsdeel een bewonersbrief aangaande een voorlichtingsavond om bewoners te informeren over de bedoeling van de bewonersvereniging en het proefgebied waar de vereniging over gaat. Ook zullen de bewoners geïnformeerd worden over het handhaven rondom

afmeren. De bewonersbrief is verstuurd aan bewoners van gebied 1 en gebied 2<sup>8</sup>. In de bewonersbrief staat onder meer het volgende.

**passage uit bewonersbrief 21 augustus 2014**

\*\*\*\*\*

**"Ook u kunt meebeheren**

De bewonersvereniging wil zich beperken tot een deel van de Reijnier Vinkeleskade (gebied 1 op de kaart). Maar het overige gebied (gebied 2) kan ook door bewoners beheerd worden.

**Wilt u zich hiervoor inzetten? Geef dat dan aan tijdens de bewonersavond."**

\*\*\*\*\*

Verzoekster laat weten dat er circa 70 bewoners (vooral uit gebied 2) aanwezig waren. Het stadsdeel laat weten dit niet gecontroleerd te hebben en het idee te hebben dat er minder mensen aanwezig waren. De optie dat bewoners van gebied 2 een (aparte) bewonersvereniging zouden oprichten is besproken. Verzoekster heeft geopperd dat het wellicht beter was om voor beide gebieden één vereniging op te richten. Het stadsdeel heeft geen verslag gemaakt van de bewonersavond.

Verzoekster laat weten dat was toegezegd door het stadsdeel dat er een verslag gemaakt zou worden en dat dit zou worden toegestuurd aan alle bewoners die de aanwezigheidslijst ondertekend hadden. Ondanks vele verzoeken is dit nooit gebeurd.

Desgevraagd laat het stadsdeel weten dat er voorafgaande aan de voorlichtingsavond van 17 september 2014 geen afstemmingsoverleg heeft plaatsgevonden tussen de betrokken ambtenaren en portefeuillehouder openbare ruimte.

**29 oktober 2014**

Op 29 oktober 2014 vindt er overleg plaats tussen medewerkers van het stadsdeel en bewoners (met en zonder boot) uit gebied 1 en gebied 2, waaronder verzoekster. Het stadsdeel heeft geen verslag gemaakt van de bijeenkomst. Een van de bewoners die deelnam aan de bespreking maakt een verslag van het overleg. Dit verslag wordt ook naar het stadsdeel gestuurd. Uit dit verslag en hetgeen verzoekster laat weten blijkt dat er gesproken is over twee opties bij het vormgeven van de pilot. Bij de ene optie worden twee afzonderlijke bewonersverenigingen opgericht, voor de twee gebieden bij de andere optie één bewonersvereniging voor de twee gebieden.

Er wordt unaniem voor de laatste optie gekozen. In het verslag staat dat zo snel mogelijk zal worden teruggekoppeld of het dagelijks bestuur instemt met deze optie. Verzoekster laat weten dat hier niets meer van vernomen werd.

Verzoekster laat verder weten dat was toegezegd dat het stadsdeel een verslag van de bijeenkomst zou maken maar dat dit, ondanks verschillende verzoeken hiertoe, nooit gebeurd is. Het stadsdeel laat weten dat het van mening is dat dit niet juist is. Het verslag van de bewoners is door de aanwezige medewerkers van het stadsdeel van commentaar voorzien. Hier is aangegeven dat de gebruiksovereenkomsten de besluitvorming is aangehouden en er snel bestuurlijk overleg volgt over de voortgang van de pilot. Dit zou bepalen of de besluitvorming over de pilot voortgang kan krijgen. Verder is er over de pilot wel contact geweest met andere bewoners dan verzoekster, aldus het stadsdeel.

Tot slot laat het stadsdeel, desgevraagd, weten dat er voorafgaande aan het overleg geen afstemmingsoverleg heeft plaatsgevonden tussen de betrokken ambtenaren en portefeuillehouder openbare ruimte.

<sup>8</sup> de achterliggende gebieden behorende bij rak 1 en rak 2

najaar 2014

De illegaal afgemeerde pleziervaartuigen worden aangeschreven en de kade wordt vrijgemaakt.

16 februari 2015

Oprichting bewonersvereniging Reijnier Vinkelskade.

**overleg stadsdeel, bootbezitters en niet bootbezitters periode 17 september 2014-20 mei 2015**

Verzoekster laat weten dat, na het overleg van 29 oktober 2014 radiostilte intrad. Er werd niet meer gereageerd op commentaar en verzoeken om toelichting. Een van de bestuursleden van de bewonersvereniging (en bootteigenaar uit gebied 1) laat weten dat er na het overleg van 29 oktober 2014 geen serieus gesprek meer heeft plaatsgevonden tussen de bewoners en het stadsdeel. Later heeft men zelf achterhaald dat er mogelijk meer principiële overwegingen speelden, maar hierop is geen verdere toelichting gegeven. Er is verder ook geen toelichting gegeven op welke wijze de belangen van de bewonersvereniging zijn meegewogen noch waarom een plan dat een groot draagvlak heeft onder de bewoners getorpedeerd is. Dit is nog steeds niet duidelijk voor betrokkenen. Het stadsdeel laat weten dat dit meerdere keren aan de orde is geweest bij gesprekken tussen de bewoners en het stadsdeel, en ook met de ombudsman.

**20 mei 2015 bespreking van pilot-voorstel in de commissie leefomgeving en economie**

Op de agenda van de commissievergadering leefomgeving en economie staat, ter bespreking, de uitwerking van het pilotvoorstel door het dagelijks bestuur<sup>9</sup>. Het stadsdeel laat weten dat voor deze vergadering de bij het stadsdeel bekende actieve bewoners zijn uitgenodigd. Uit de "commissieflap (bijlage 5)" valt het volgende op te maken.

Rak 1 wordt voor 50% van afmeervoorzieningen voorzien en in beheer gegeven aan de bewonersvereniging. Bij de andere 50% van rak 1 worden geen afmeervoorzieningen aangebracht en wordt afmeren niet toegestaan. Rak 2 wordt door het stadsdeel voorzien van afmeervoorzieningen en wordt afmeren (door een ieder) toegestaan. Voor het gebruik wordt een vergoeding gevraagd die is opgebouwd uit stedelijk binnenhavengeld per vaartuig en een bedrag (van € 340,-) per ligplaats (van 7 meter). In de commissieflap staat dat het bedrag dat betaald moet worden per ligplaats ongeveer overeenkomt met de tarieven die commerciële jachthavens in Amsterdam hanteren. Tijdens de behandeling in de commissie spreken onder meer verzoekster en de voorzitter van de bewonersvereniging in, waarbij zij onder andere kritiek uiten op het pilotvoorstel met één rak.

Een meerderheid van de commissie steunt het pilotvoorstel (voor één rak) en een voorstel ter vergadering van D'66 om maximaal 100% van rak 1 te gebruiken.

2 juni 2015

Het dagelijks bestuur besluit, conform het advies van de commissie, om de pilot door te zetten met één rak. Rak 1 zal in zelfbeheer gegeven worden (voor maximaal 100% van de kade) en rak 2 zal geheel worden vrijgegeven voor "publick" afmeren. In het besluit staat onder meer dat het besluit van 16 juli 2013 destijds niet is uitgevoerd door onduidelijkheid over de bevoegdheden en de afhandeling van een verzoek tot handhaving ter plaatse. Voor informatie over het besluit van 2 juni 2015 zie bijlage 6.

2 juni 2015

Ombudsman stelt het stadsdeel voor om op kosten van het stadsdeel een mediator een conflictanalyse te laten verrichten en vervolgens (eventueel) een mediation te laten doen. Na overleg tussen het stadsdeel en de ombudsman wordt besloten geen mediation in te zetten. Wel zal

<sup>9</sup> dit betreft db-besluit van 28 april 2015

de ombudsman een bemiddelingsproces begeleiden. Voor meer informatie over voorstel tot mediation zie paragraaf 4.

17 juli 2015

Verzoekster tekent bezwaar aan tegen DB-besluit 2 juni 2015. Het bezwaar wordt ongegrond verklaard. Voor meer informatie over bezwaarafhandeling zie paragraaf 3a.

22 augustus 2015

Bewonersbrief waarin staat aangegeven dat begin september 2015 aan de kade ringen zullen worden aangebracht en half oktober 2015 bolders.

3 september 2015

Verzoekster dient, mede namens 78 omwonenden, bij de gemeenteraad en het college van B&W een bezwaarschrift in tegen het DB-besluit van 2 juni omdat het DB hiertoe niet bevoegd zou zijn omdat het geen uitvoeringsbesluit zou betreffen maar een aanpassing van het beleid (100% i.p.v. 50% en het gebruik van rak 2). Er wordt verzocht het DB-besluit in te trekken danwel te vernietigen of het stadsdeel op te dragen beide rakkens bij de pilot te betrekken waarbij maximaal 50% wordt gebruikt. Bewoners spreken hierover in tijdens de vergadering van 23 september 2015 van de gemeenteraadcommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Voor meer informatie hierover zie paragraaf 3c.

14 oktober 2015

De ombudsman begeleidt een bemiddelingsproces met als doel te kijken of de betrokken bewoners en het stadsdeel op een aantal punten die samenhangen met de pilot dichtter bij elkaar kunnen komen. De pilotbeslissing zelf maakt geen onderdeel uit van het bemiddelingsproces. Na vooroverleg met de verschillende partijen vindt op 14 oktober 2015 een bijeenkomst plaats waarbij een aantal bewoners, de bewonersvereniging en het stadsdeel aanwezig zijn.

De bewoners (en bewonersvereniging) en het stadsdeel komen niet dichtter bij elkaar noch is er sprake van verbetering van de relatie tussen de verschillende partijen. De bewoners laten de ombudsman weten dat zij niet de informatie hebben gekregen die zij zoeken "met betrekking tot de reden voor het afwijken van eerdere besluiten". Voor meer informatie over het bemiddelingsproces zie paragraaf 5.

30 oktober 2015

Op 30 oktober 2015 wijzen de bewonersvereniging en verzoekster (en 48 andere bewoners) de concept-gebruiksvereinkomst af. Hiervoor worden de volgende drie redenen genoemd:

- de hoogte van de door de Bewonersvereniging Reijnier Vinkeleskade, dan wel door haar leden, te betalen vergoeding voor het "exclusief gebruik" is nooit onderwerp van overleg tussen partijen geweest;
- de wijze waarop v.e.a. samenhangt met "vrij afmeren" aan dan wel de rest van rak 1, dan wel rak 2 is nooit onderwerp van overleg tussen partijen geweest, zoals uit de toelichting van medewerker x van het stadsdeel ook tijdens de zitting bleek;
- de (maximale) lengte van de in te zetten kade voor afmeren van pleziervaartuigen is sinds 17 september 2014 geen onderwerp van overleg geweest met de bewoners, noch met de Bewonersvereniging. Daar werd toen door het stadsdeel nog geconstateerd dat het voor beide rakkens maximaal 50% zou zijn.

Het inspreken tijdens de vergadering van de commissie LO&E van 20 mei 2015 kwalificeert zich niet als overleg".

#### *9 november 2015*

Uitspraak van de rechter in de voorlopige voorzieningenprocedure. De rechter wijst het verzoek om een voorlopige voorziening af. Voor informatie zie paragraaf 3a.

#### *18 december 2015*

Verzoekster doet een Wob-verzoek aan het stadsdeel aangaande alle documenten die samenhangen met de besluitvorming van de pilot.

#### *5 januari 2016 vergadering commissie leefomgeving en economie van Stadsdeel Zuid*

Op 5 januari 2016 vergadert de commissie leefomgeving en economie van het stadsdeel. Op de agenda staat onder meer de stand van zaken van de pilot. Het dagelijks bestuur informeert de commissie dat er geen gebruikersovereenkomst met de bewonersvereniging tot stand is gekomen.

Verder heeft het dagelijks bestuur op 15 december 2015 besloten dat langs de gehele oever van de Reijnier Vinkeleskade bolders en ringen aangebracht zullen worden. De betreffende oever wordt hiermee, wat afmoeien betreft, gelijk behandeld als alle andere reguliere oevers in Amsterdam-Zuid waar afmoeien met pleziervaartuigen praktisch mogelijk is. Het agendapunt wordt besproken en verschillende leden van de commissie stellen vragen. Er wordt besloten dat, ter afronding van het dossier, het dagelijks bestuur nog met een schriftelijke reactie zal komen, waarbij wordt ingegaan op de volgende drie punten: de garantstelling van € 18.000,-, de juridische mogelijkheden van de plaatsing van borden waardoor de afmoeiplaatsen "gereserveerd" worden voor de bewonersvereniging en de flexibele inzet van de 100% van rak 1.

Verzoekster spreekt in tijdens de commissievergadering en spreekt de hoop uit dat het stadsdeel een les zal trekken uit het "debacle"<sup>12</sup> van de pilot. Ook de portefeuillehouder laat weten dat het stadsdeel van de gang van zaken wil leren.

#### *20 januari 2016 vergadering algemeen bestuur Stadsdeel Zuid*

Het algemeen bestuur van het stadsdeel besluit de bezwaarschriften tegen het besluit van 2 juni 2015 niet ontvankelijk te verklaren (zie ook onder 3a). Tijdens de bespreking van het betreffende agendapunt wordt door een van de leden van het algemeen bestuur opgebracht dat een vergoeding van de gemaakte kosten door de (leden van de) bewonersvereniging op zijn plaats zou zijn. De vertegenwoordiger van het dagelijks bestuur laat hierop weten dat hiertoe nog geen verzoek is ingediend. Zodra dit ontvangen is zal het in behandeling genomen worden.

#### *3 februari 2016*

Op 3 februari 2016 volgt een schriftelijke reactie van het dagelijks bestuur naar aanleiding van vragen tijdens de vergadering van 5 januari 2016 van de commissie leefomgeving en economie. Er wordt nadere uitleg gegeven op een drietal punten. Er wordt verder aangegeven dat de punten die zijn genoemd in de commissievergadering van 5 januari 2016 door leden van de bestuurscommissie en de bewoners die ingesproken hebben worden meegenomen in de evaluatie van de pilot. Ook zullen de punten die zijn genoemd in het gesprek met de ombudsman op 14 oktober 2015 worden meegenomen.

#### *half maart 2016*

Half maart 2016 doet een bewoner van de Reijnier Vinkeleskade, nadat er (illegaal) drie aanlegsteigers zijn opgericht aan de Reijnier Vinkeleskade, een verzoek om handhaving bij het stadsdeel. Tot zover de bevindingen.

---

<sup>12</sup> Het stadsdeel laat in de reactie op het verslag van bevindingen weten dat "debacle" niet het woord is dat het stadsdeel heeft gebezigd

14 juni 2016

Naar aanleiding van een claim van verzoekster kent het stadsdeel een vergoeding toe voor de oprichtingskosten van de bewonersvereniging.

### **reacties op bevindingen**

Het resultaat van het onderzoek is als verslag van bevindingen naar verzoekster, de bewonersvereniging en het stadsdeel gestuurd teneinde een nadere reactie mogelijk te maken. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door verzoekster, de bewonersvereniging en het stadsdeel. Voor zover relevant zijn de reacties verwerkt in het verslag van bevindingen.

## **Beoordeling**

De ombudsman beoordeelt of het bestuursorgaan zich in de door hem onderzochte aangelegenheid behoorlijk heeft gedragen<sup>11</sup>.

### **Behoorlijkheidsvereisten**

Indien naar het oordeel van de ombudsman de gedraging niet behoorlijk is, vermeldt hij in het rapport welk vereiste van behoorlijkheid is geschonden<sup>12</sup>. In dit onderzoek heeft de ombudsman de gedragingen aan een viertal vereisten getoetst. Dit betreft de vereisten van voortvarendheid, luisteren naar de burger, goede organisatie en motivering.

### **Overwegingen**

#### *voortvarendheid*

De overheid handelt zo snel en slagvaardig mogelijk. In april 2012 wordt het voornemen tot het starten van de pilot vastgelegd. De hierbij behorende planning (uitvoering zomer 2012 en evaluatie zomer 2013) wordt niet gehaald. In 2013 wordt een nieuwe planning gemaakt die ook niet gehaald wordt. Uiteindelijk neemt het stadsdeel op 2 juni 2015 een definitief besluit over de pilot. Vast staat dan ook dat het uiteindelijk meer dan drie jaar geduurd heeft voordat er een definitief besluit over de pilot genomen is. Hoewel de ombudsman begrijpt dat de uitwerking van de pilot enige tijd vergt acht hij een periode van drie jaar niet voortvarond.

#### *luisteren naar de burger*

De overheid luistert actief naar de burger zodat deze zich gehoord en gezien voelt. In deze zaak laat het stadsdeel in de beleidsnotitie "Afmeerbeldid pleziervaart Zuid 2012" weten actieve burgers te willen betrekken bij het uitwerken van de plannen van de pilot. Voor een succesvolle uitwerking van de pilot is draagvlak onder en medewerking aan de pilot door de bewoners vereist, nu het stadsdeel de kades in zelfbeheer wil geven en het hierbij noodzakelijk is dat de bewonersvereniging akkoord gaat met de voorwaarden van de gebruiksovereenkomst.

Zowel verzoekster als de bewonersvereniging geven aan dat zij niet voldoende betrokken zijn bij de uitwerking van de pilot. Met name vanaf 29 oktober 2014 tot de definitieve besluitvorming in juni 2015 stinkt de communicatie met de bewoners en de bewonersvereniging. In deze periode worden belangrijke keuzes gemaakt, onder meer ten aanzien van het aantal deelnemende raketten en de

---

<sup>11</sup> artikel 9:27 lid 1 Algemene wet bestuursrecht

<sup>12</sup> artikel 9:36 lid 2 Algemene wet bestuursrecht

"bezettingsgraad" van de kade. Indien het stadsdeel goed geluisterd had naar de bewoners en de bewonersvereniging dan was op voorhand duidelijk geweest dat de pilotvariant waartoe op 28 april 2015 besloten is niet "levensvatbaar" is en dat naar een andere oplossing gezocht zou moeten worden.

#### *goede organisatie*

De overheid zorgt ervoor dat haar organisatie de dienstverlening aan de burger ten goede komt. In dit geval betekent dit dat het stadsdeel of "korte lijntjes" waren tussen het dagelijks bestuur en het ambtelijk apparaat.

Op deze wijze kan voorkomen worden dat het stadsdeel met verschillende "monden" praat of dat op ambtelijk niveau voorbehouden gemaakt moeten worden omdat niet duidelijk is welke keuzes bestuurlijk gemaakt worden. De ombudsman stelt vast dat tijdens de bewonersavond van 17 september 2014 en het overleg van 29 oktober 2014 de twee-rakkenvariant vol in beeld was maar dat het dagelijks bestuur uiteindelijk een andere keuze gemaakt heeft. Noch bij de bewonersavond noch bij het overleg was de portefeuillehouder aanwezig.

Het had dan ook voor de hand gelegen dat er, voorafgaand aan de bijeenkomsten, tussen de ambtenaren en de portefeuillehouder overleg had plaatsgevonden zodat duidelijk gecommuniceerd had kunnen worden welke positie het dagelijks bestuur zou innemen. Op deze wijze was voorkomen dat de bewoners en de bewonersvereniging op het verkeerde been gezet zouden worden en is gehandeld in strijd met het vereiste van goede organisatie.

#### *motivering*

In deze zaak geven verzoekster en de bewonersvereniging aan dat het voor hen niet duidelijk is waarom uiteindelijk voor een pilot met één rak (gebied) gekozen is, terwijl het beeld leefde dat er voor twee rakkens gekozen zou worden. De ombudsman acht het niet onbegrijpelijk dat verzoekster en de bewonersvereniging dit beeld hadden. In de beleidsnotitie van 25 april 2012 is sprake van een (potentieel) pilotgebied met twee rakkens. Ook in het besluit van 16 juli 2013 wordt aangegeven dat, indien er veel belangstelling is uit de directe omgeving, het tweede rak bij de pilot betrokken zal worden. In de uitnodiging voor de voorlichtingsavond in september 2014 laat het stadsdeel verder het volgende weten: "maar het overige gebied (gebied 2) kan ook door de bewoners beheerd worden". Ook uit het overleg tussen de bewoners en ambtenaren in oktober 2014 komt naar voren dat het om een pilot met twee rakkens zou kunnen gaan. Eind oktober 2014 krijgt de bewonersvereniging bericht dat de portefeuillehouder er nog eens over na wil denken en uiteindelijk beslist het dagelijks bestuur, dat de pilot tot één rak beperkt zal worden. Al met al acht de ombudsman het niet onbegrijpelijk dat verzoekster en de bewonersvereniging van mening zijn dat het besluit voor hen niet voldoende gemotiveerd is. Hij laat hierbij ook meewegen dat het percentage waarvoor de betreffende kade wordt uitgegeven op het laatste moment, naar aanleiding van de bespreking in de commissie leefomgeving en economie van 20 mei 2015, zonder enige vorm van overleg wordt aangepast van 50% naar 100%.

### **Oordeel**

De onderzochte gedraging is in strijd met de vereisten van voortvarendheid, luisteren naar de burger, goede organisatie en motivering.

#### **Lessen leren**

De pilot is afgeblazen en het stadsdeel heeft de kosten voor de oprichting van de bewonersvereniging terecht vergoed. De ombudsman heeft zijn oordeel gegeven. Dat alles neemt niet weg dat de energie en betrokkenheid van de bewoners inmiddels is omgeslagen in frustratie en wantrouwen. Vraag is hoe het zo heeft kunnen lopen nu de bewoners en het stadsdeel het eens waren over het doel en de keuze voor zelfbeheer door bewoners. Bewoners en het stadsdeel vinden elkaar nu alleen nog in de

wens om te leren van deze zaak. De ombudsman onderschrijft het belang hiervan en wil hier graag een bijdrage aan leveren. Hij geeft het volgende in overweging.

*representatieve en doe (of participatie) democratie*

In deze zaak is er sprake van twee vormen van democratie. Ten eerste de representatieve democratie waarbij burgers vertegenwoordigd worden door raadsleden. De bestuurders moeten verantwoording afleggen aan deze raadsleden in een politieke arena. Hier worden ook de (politieke) beleidsdoelen vastgesteld.

Daarnaast is er sprake van de participatie (of doe-) democratie, waarbij bewoners een actieve rol spelen bij het bereiken van beleidsdoelen en ideeën en plannen die vanuit de burgers opkomen. Hierbij komen uit de samenleving innovatieve ideeën op en lossen de burgers de problemen zelf op door te doen.

Deze vorm van democratie wint de afgelopen jaren aan gewicht. In deze zaak hebben de bootbezitters en bewoners zonder boot in de participatie democratie elkaar gevonden in een gezamenlijk gedragen plan.

In deze zaak zouden de bewoners (bewonersvereniging) uitvoering geven aan de uitgifte en beheer van ligplaatsen aan de Reijnier Vinkesluis. Zowel de bewoners met als zonder boot konden zich hierin vinden. Bewoners en het stadsdeel hebben hierbij een gezamenlijk doel, namelijk effectieve handhaving en het terugdringen van de overlast. Uiteindelijk stelde de representatieve democratie een plan vast dat niet acceptabel is voor de uitvoerders (de bewoners) van de participatie democratie.

Hoewel de participatie democratie een belangrijke aanvulling kan zijn op de representatieve democratie blijkt uit deze zaak dat er een spanningsveld zit tussen de twee vormen van democratie. Er bestaat geen blauwdruk hoe hier mee om te gaan en zowel de bewoners als het stadsdeel zijn in die zin pioniers en partners. Nu de participatie democratie aan belang wint, een waardevolle aanvulling op de representatieve democratie kan zijn en tevens een bestuurlijk "terra incognita" betreft is het van belang om hier als gemeente aandacht aan te besteden. Deze zaak biedt een kans om (zaak- en stadsdeeloverstijgende) lessen te leren en concrete handvatten te ontwikkelen voor de participatie democratie. Dit geeft de ombudsman aanleiding voor het doen van een aanbeveling.

## Aanbeveling

De ombudsman verzoekt de portefeuillehouder te bevorderen dat er vanuit het stadsdeel een interactieve evaluatie plaatsvindt van deze zaak waarbij, indien mogelijk, de bewoners betrokken worden en waarbij gestreefd wordt om praktische handvatten te ontwikkelen voor de inzet van de participatie. Desgewenst is de ombudsman bereid als procesbegeleider op te treden.

## **bijlage 1 het pilotgebied en de verschillende varianten**

### **het pilotgebied**

Op een bij de beleidsnotitie "Afmeerbeleid pleziervaart Zuid 2012" gevoegde kaart wordt het betrokken gebied voor de pilot aangegeven. Het betreft de noordzijde van twee rakken, te weten het gebied tussen de Cornelis Schuytstraat en de Coenenstraat (rak 1) en het gebied tussen de Coenenstraat en de Hobbemakade (rak 2). De kaart is als bijlage 2 bijgevoegd.

### **pilotvarianten**

Gedurende de afgelopen jaren zijn drie pilotvarianten in beeld geweest. De belangrijkste bepalende factoren hierbij zijn de omvang (er is sprake van twee rakken) van het gebied waar zelfbeheer wordt toegestaan en het percentage van de kade dat maximaal gebruikt kan worden voor afmeren. Bij de vormgeving van de pilot spelen uiteraard meer zaken een rol (kosten van afmeerplaats, evaluatiecriteria, handhaving etc) maar deze spelen min of meer bij alle varianten. Hierna zullen drie pilotvarianten aangegeven worden. Uiteindelijk is door het stadsdeel gekozen voor variant c. De voorkeur van de bewoners gaat uit naar variant a.

*variant a-* rak 1 en rak 2 worden voor 50% in gebruik gegeven aan de bewonersvereniging, de andere 50% van de kade bij rak 1 en rak 2 blijft vrij. Deze variant verdient de voorkeur van de actieve bewoners (zonder boot) en de bewonersvereniging. Ten eerste omdat de pilot hiermee de meest kans op slagen heeft. Daarnaast wordt, aldus betrokkenen, met deze variant het meest recht gedaan aan zowel de belangen van de bewoners met als de bewoners zonder boot.

*variant b-* rak 1 wordt voor 50% in gebruik gegeven aan de bewonersvereniging en 50% van de kade bij rak 1 blijft vrij. Rak 2 wordt vrijgegeven voor afmeren. Deze variant wordt besproken in commissievergadering van 20 mei 2015 (voor meer informatie zie bijlage 5).

*variant c-* rak 1 wordt voor 100% in gebruik gegeven aan de bewonersvereniging. Rak 2 wordt vrijgegeven voor afmeren. In het, als bijlage 6 bijgevoegde besluit van 2 juni 2015 is deze variant nader ingevuld.





Gemeente Amsterdam  
Stadsdeel Zuid

BFD-OME

BIJLAGE 3

## Memo

Aan: Dankbordgroep en initiatiegroep pilot afneembare pleziervaart

Van: [Redacted]  
Doorkennummer: [Redacted]  
Doelkeletternummer: [Redacted]  
E-mail: [Redacted]

Datum: 12 juli 2012  
Onderwerp: verslag uitgangspunten pilot afneembare pleziervaart

### Uitgangspunten:

- Vorm van de overeenkomst: gebruiksovereenkomst met of zonder vergoeding, huurovereenkomst: juridisch advies wordt gevraagd. Evt. relatie precario bezien.
- Voor stadsdeel minimaal budgetneutraal, voor SD op termijn inkomsten gewenst, voorstel: ingreepmodel om kosten voorzieningen te compenseren.
- Plangebied: noord oever Rijnkier Vinkesteade.
- Duur overeenkomst: voorstel: tot wederopzegging of een jaar met stilzwijgende verlenging.
- Deelnemers moeten als rechtspersoon kunnen taken. B.v. verenigingsvorm.
- Evaluatie zomer 2013.
- Langs afnemen. Voorstel: enkel langs afnemen toestaan. Dit geeft ruimtelijk de minste impact en beperkt het handhavingprobleem.
- Maximale grote pleziervaartuigen: 7 meter, evt. maximale hoogte romp en opbouw.
- 'vrijslands elzen' – b.v.: enkel open bomen, gedeelte kleur deutzia, maatregelen om zinken te voorkomen.
- Handhaving gebied binnen beheerovereenkomst: bij de vereniging.
- Handhaving gebied buiten beheerovereenkomst: via direct aanspreekpunt, korte lijnen.
- Geen beperking tot W vignet (hand en milieuvriendelijk aangedreven vaartuigen)
- Verzorgingsgebied / beschikbare plekken: Voorstel: loop afstand: buurtgebonden karakter, b.v. 600m of evt. groter. B.v. postcode 1071 (204 vignetten uitgegeven door Wijknet).
- Hoeveelheid vaartuigen. Aanwezig: 400 en 350m oever. Bij een percentage boot / oever van 50% rmg. 350m oever voor vaartuigen. Afstand tussen voortzettingen:
- Aanpak delen oever waar geen vaartuigen mogen liggen. Mogelijkheden: 1: tussen de vaartuigen evenredig ruimte houden (b.v. 8m), 2: delen zonder

vaartuigen. Zie ad 2. Eventueel combineren met floatlands (advies wordt gevraagd)

- manier van afmeren. Keuze: palen / gordingen constructie met of zonder loopplank, evt constructie opgehangen aan kade. Uitgangspunten: sober en doelmatig, eenvormig uiterlijk, duurzaam. Bij harde oever d.m.v. ringen.
- Onderhoud afmeervoorzieningen bij vereniging.

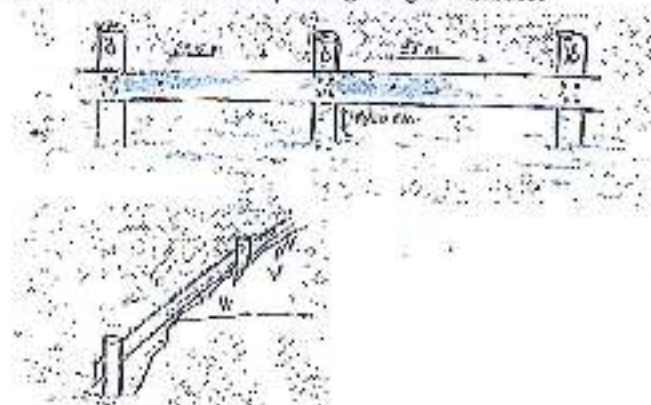
Keuzes:

- Handhaving zone zonder afmeervoorzieningen: advies handhaving wordt verkregen.
- Mogelijkheid natuuroever aanleg: advies beheer.

Hulswerk vereniging:

- Organisatievorm,
- voorstel verzorgingsgebied,
- in overleg: voorstel afmeervoorziening
- In overleg met bewoners kade: afmeren met tussenafstand over gehele rak of concentreren bepaalde oeverdelen, evt. maatwerk waarbij gekeken wordt naar bewoners met / zonder boot, aanwezige beplanting e.d..

Af 1:  
minder van afnemen. Koutze: palen / gordingen constructie



schets mogelijke constructie, aanwezig bij Olympisch stadion, toegang via loopbrug.



Ad 2: keuze lege delen oever:

1 :tussen de vaartuigen ruimte open houden. Bij b.v. 50% vaartuig steeds ong. 8 meter vrij van vaartuigen. Voordeel: voor beschouwer duidelijker welke delen voor afmeren dienen en welke niet. Nadeel: minder flexibel in aanleg,

2: delen oever met aaneengesloten vaartuigen, delen zonder vaartuigen. Nadeel: afmeerverboden noodzakelijk, continue handhaving/inzet noodzakelijk.

Met vriendelijke groet,

~~xxxxxx~~

Nummer BD2013-002381  
Afd.man. Jan Dijkstra  
Afdeling beleidsrealisatie  
fysiek domein



Gemeente Amsterdam  
Stadsdeel Zuid

Voordracht voor de vergadering van het dagelijks bestuur  
Agendapunt: A1, 16 juli 2013

Bijlage 4  
DB

Portefeuille 23 Openbare ruimte en Groen  
Portefeuillehouder Blaas  
Programma 09 Openbare ruimte

Te publiceren tekst

Onderwerp

pilot afmeervoorzieningen pleziervaart Reijnier Vinkeleskade

Te publiceren tekst

Het dagelijkse bestuur besluit

- In te stemmen met de concept gebruiksovereenkomst pilot afmeervoorzieningen Reijnier Vinkeleskade waarin wordt overeengekomen dat een rak aan de Reijnier Vinkeleskade in gebruik gegeven wordt aan een bewonersvereniging, onder de voorwaarde dat deze bewonersvereniging ook daadwerkelijk wordt opgericht.
- In te stemmen met het ter kennis name versturen van de concept gebruiksovereenkomst en de bijbehorende flap aan de commissie Leefomgeving

#### Bestuurlijke achtergrond

Bij de vaststelling van het afmeerbeleid pleziervaart in 2012 is de Reijnier Vinkeleskade aangewezen als pilot gebied om vaartuiggebonden ligplaatsen mogelijk te maken. In de begeleidende flap is bepaald dat de voorwaarden voor de pilot door het dagelijks bestuur worden vastgesteld en ter kennisname aan de commissie worden aangeboden.

#### Korte toelichting op het gevraagde besluit

Een aantal bewoners van de omgeving van de Reijnier Vinkeleskade heeft met het stadsdeel overleg gevoerd over de mogelijkheid vaartuiggebonden ligplaatsen in gebruik te nemen. De bewoners richten hiertoe een vereniging op die een z.g.n. gebruiksovereenkomst (concept als bijlage) met het stadsdeel aangaat.

In de concept gebruiksovereenkomst zijn de volgende zaken opgenomen:

1. Het pilotgebied behelst het water aan de noordoostzijde van de Reijnier Vinkeleskade tussen de C. Schuyt straat en de J. M. Coenenstraat
2. Het water wordt ingebruikgegeven voor het afmeren van grotendeels open pleziervaartulgen, die eigendom zijn van bewoners uit de directe omgeving van de Reijnier Vinkeleskade, (zie kaart bijlage).
3. Enkel bewoners van het gebied aangegeven op de kaart in de bijlage (het gebied ten noordwesten van dit rak) mogen lid worden van de vereniging
4. De vereniging legt op eigen kosten en verantwoordelijkheid eenvoudige aanmeervoorzieningen aan.
5. De vaartulgen zijn maximaal 7 meter lang.
6. Maximaal 50% van het rak wordt door afmeervoorzieningen ingenomen.
7. De voorzieningen blijven openbaar toegankelijk, er mag niet op gebouwd worden

e.d..

8. De gebruiksovereenkomst wordt aangegaan voor een jaar en hierna geëvalueerd.

Ad1: Het pilotgebied is in het besluit van de deelraad groter, dit behelst ook het zuidelijke rak. Indien er uit de directe omgeving veel vraag is naar deze vorm van afmeren wordt de pilot uitgebreid met het zuidelijke rak van de Reijnier Vinkeleskade. In eerste instantie wil de vereniging in oprichting zich richten op het noordelijke rak. De precieze locatie van de voorzieningen wordt met de wijkbeheerder en de omwonenden bepaald. In eerste instantie wordt gedacht aan het gebied tegenover de daar aanwezige scholen.

Ad 2: Op deze manier wordt de buurtgebondenheid geborgd.

Ad 3: De aanmeervoorziening wordt door de vereniging aangelegd. Ze is flexibel en weg te halen i.v.m. onderhoud kades en oevers. Gedacht wordt aan een voorziening die vormgegeven is als een trapje (er is deels een schuine kade aanwezig) die d.m.v. palen aan de oever vastgemaakt is. Omdat de voorziening op deze manier geen contact heeft met het water of de waterbodem zijn geen watervergunningen noodzakelijk en wordt het waterbergend vermogen van de vaart niet beïnvloed.

Ad 4: Hiermee wordt de kleinschaligheid van de voorziening geborgd.

Ad 5: Deze eis is in overleg met actieve omwonenden bepaald.

Ad 6: De normale eisen m.b.t. niet toestaan reclame, bouwwerken, bedrijfsvoering e.d. worden gesteld.

Ad 8: De pilot wordt geëvalueerd op overlast, handhaving, klachten, ervaringen van bewoners en verschijningsvorm. In principe wordt de overeenkomst aangegaan voor een jaar, bij een positieve evaluatie kan ze jaarlijks worden verlengd.

#### Planning:

- Besluit DB: 16 Juli 2013
- Oprichten bewonersvereniging: zomer 2013
- Ter kennis name commissie: 10 september 2013
- Communicatie omwonenden d.m.v. bijgevoegde brief: september 2013
- Aangaan gebruiksovereenkomst: najaar 2013
- Aanvraag omgevingsvergunning A3: najaar 2013 (verklaring geen bedenking deelraad niet noodzakelijk omdat de pilot is opgenomen in het door de deelraad vastgestelde afmeerbeleid)
- Na afgeven omgevingsvergunning worden de afmeervoorzieningen geplaatst en in gebruik genomen. (voorjaar 2014).

Na een periode van een jaar wordt bezien of de voorwaarden van de pilot n.a.v. een evaluatie moeten worden aangepast.

#### Kanttekeningen en risico's

Er is een aantal bewoners die zich zeer kritisch uit t.o. van het initiatief. Zij zien graag dat het zuidelijke rak ook in de overeenkomst meegenomen wordt (maximaal 50% van de oever voor afmeervoorzieningen) of dat hier een afmeerverbod van kracht wordt. Naar aanleiding van de interesse in de pilot wordt najaar 2013 besloten of het zuidelijke rak ook onderdeel uit gaat maken van de pilot of dat hier een afmeerverbod dan wel ligplaatsen

pleziervaart worden toegestaan.

Voor het afwijkende gebruik van het water en het toestaan van afmeervoorzieningen is een omgevingsvergunning vereist. Hiervoor moet een omgevingsvergunning worden verleend die de uitgebreide procedure doorloopt (een z.g.n. A3 procedure). Omdat in het door de deelraad vastgestelde afmeerbeleid de pilot is opgenomen hoeft de deelraad geen verklaring van geen bedenking af te geven voor de omgevingsvergunning die de uitvoering van de pilot mogelijk maakt. De deelraadscommissie wordt over de gebruiksovereenkomst geïnformeerd d.m.v. bijgevoegde flap en stukken.

---

**Gevolgen**

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Belanghebbenden      | Bezitters van een pleziervaarttuig, wonend in de omgeving van de Reijnier Vinkeleskade kunnen lid worden van een vereniging en een eigen afmeerplek langs de kade krijgen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Stadsdeelorganisatie | <p>Het stadsdeel heeft minder handhavinginzet nodig om een rustig en kleinschalig beeld van de kades te verkrijgen. De vereniging vormt het aanspreekpunt voor mogelijke overlast en beheeraspecten.</p> <p>Bij de start van de pilot betaald de vereniging zelf de aanlegvoorzieningen, op termijn wordt voor het water huur gevraagd. Ook moet de vereniging zelf de benodigde vergunningen aanvragen, zoals opgenomen in de gebruiksovereenkomst.</p> <p><i>Art. 3.1 Deze overeenkomst laat rechten en verplichtingen van partijen op grond van het publiekrecht onverlet. De ingebruikgever is niet aansprakelijk voor eventuele schade voortvloeiend uit het feit dat geen publiekrechtelijke vergunning wordt verleend of dat deze worden ingetrokken. Voor gebruik van het water dat in strijd is met het bestemmingsplan en voor bouwen van aanmeervoorzieningen moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd.</i></p> |

---

**Adviezen**

|        |                                                                                                                                                                                                       |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Intern | De bewonersbrief en de concept gebruiksovereenkomst zijn voor commentaar aan de afdelingen vastgoed, handhaving, openbare ruimte en juridische zaken verstuurd. Het verkregen commentaar is verwerkt. |
| Extern | n.v.t.                                                                                                                                                                                                |

---

**(Uitkomsten) Inspraak en/of maatschappelijk overleg**

Na het besluit DB wordt de pilot d.m.v. bijgevoegde brief met omwonenden gecommuniceerd.

---

**Behandeling in raadscommissie**

Commissie Leefomgeving op dinsdag 10 september 2013

De concept brief communicatie en de concept gebruiksovereenkomst worden d.m.v. bijgevoegde commissieflap ter kennis name aan de commissie LO aangeboden.

Portefeuille 23  
Afdeling beleidsrealisatie  
Agendapunt fysiek domein  
A1

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid  
Dagelijks bestuur  
Voordracht voor de vergadering: 16 Juli 2013

DB

---

Datum van besluitvorming in deelraad

n.v.t.

---

Financiële paragraaf

Kosten voor omgevingsvergunning worden door de vereniging betaald dmv leges.  
Kosten voor de evaluatie, bewonersbrief en overige communicatie (uren) komen geschat op € 6.400,- en worden betaald uit reguliere uren.

Financiële toelichting:

De voorzieningen worden door de vereniging aangelegd. Na drie jaar wordt voor het ingebruiknemen een kleine huurvergoeding gevraagd.

Zijn er financiële risico's en  
zo ja, hoe worden deze  
beheerst?

n.v.t.

---

Gehelminhouding

n.v.t.

---

Publiciteit/communicatie

Intern

n.v.t.

Extern

D.m.v. bijgevoegde bewonersbrief worden de omwonenden van de pilot op de hoogte gebracht.

---

Stukken

Meegezonden

Concept bewonersbrief pilot afmeren Reijnier Vinkeleskade  
Concept gebruiksovereenkomst  
Flap deelraadscommissie LO t.k.n.

Ter inzage gelegd

n.v.t.

---

Behandelend ambtenaar

R. van Soest, r.vansoest@zuid.amsterdam.nl, 020 2524705

---

Beslissing van het dagelijks bestuur

Akkoord na aanpassingen

Je stuk moet worden aangepast. Ga naar de terugkoppeling om 16.30 uur voor de inhoud van de aanpassingen.

De werkwijze voor het aanpassen vind je op de intranetpagina van BMO: Procedure

---

Portefeuille 23 Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid  
Afdeling beleidsrealisatie Dagelijks bestuur  
Agendapunt A1 fysiek domein Voordracht voor de vergadering: 16 juli 2013

DB

akkoord na aanpassingen

---

Bijlage 5

LO&E

Nummer <nr BO>  
Afdeling Gebiedsteam

X Gemeente  
X Amsterdam  
X Zuid  
X

Commissie Leefomgeving en Economie

Commissievergadering van: 20 mei 2015

Ter BESPREKING

Portefeuille  
Programma  
Agendapunt  
Datum besluit DB

20 Slettenhaar  
9 Openbare Ruimte  
<invulveld BO: nummer>, <invulveld BO: titel>  
28 april 2015

---

#### Onderwerp

Pilot afmeren pleziervaart Reijnier Vinkeleskade

---

De commissie wordt gevraagd te bespreken

De uitwerking van de pilot afmeren pleziervaart Reijnier Vinkeleskade zodat het DB de input van de commissie kan betrekken bij het te nemen DB besluit over de pilot. In de uitwerking wordt voorgesteld:

- een tijdelijke gebruiksovereenkomst collectieve afmeervoorzieningen af te sluiten waarin wordt bepaald dat water en een strook oever aan de Reijnier Vinkeleskade tussen de Cornelis Schuytstraat en de J.M. Coenenstraat onder voorwaarden in gebruik gegeven wordt aan de "Bewonersvereniging Reijnier Vinkeleskade",
- Het afmeren door de pleziervaart langs de Reijnier Vinkeleskade tussen de J.M. Coenenstraat en de Hobbemakade toe te staan door het plaatsen van ringen en bolders langs dit rak.

---

#### Wettelijke grondslag

##### Bevoegdheden:

Grondslag waarop Bestuurscommissie bevoegd is de overeenkomst aan te gaan: Gebied 1; gebied gebruiksovereenkomst: Op grond van het bevoegdhedenregister A1 : besluiten tot het aangaan van privaatrechtelijke rechtshandelingen van de gemeente voor zover het aangaan van de rechtshandeling voortvloeit uit de aan de Bestuurscommissie opgedragen taken en bevoegdheden. De Bestuurscommissie heeft als taak: het dagelijks beheer en onderhoud van de openbare ruimte ( 2.3 van het takenregister) en de Bestuurscommissie is verantwoordelijk waterbeheerder voor de secundaire wateren voor zover deze bevoegdheden niet bij het waterschap liggen ( 11.1 Takenregister). De bevoegdheid om privaatrechtelijke overeenkomsten aan te gaan is door het college gemandateerd aan het Algemeen Bestuur en door het Algemeen Bestuur, onder gemandateerd aan het Dagelijks Bestuur. De gebruiksovereenkomst kan worden aangegaan door de afdelingsmanager BOR, gemandateerd door het Dagelijks Bestuur namens het Algemeen Bestuur. Vooraf besluit het Dagelijks Bestuur over het aangaan van de gebruiksovereenkomst en hiermee over de invulling van de pilot afmeren pleziervaart zoals aangegeven in het door de deelraad in 2012 vastgestelde beleid.

Gebied 2: De afdelingsmanager BOR is gerechtigd afmeervoorzieningen langs de kade aan te brengen waardoor afmeren wordt toegestaan. Dit na een besluit van het Dagelijks Bestuur die hiermee invulling geeft aan de pilot afmeren pleziervaart zoals aangegeven in het door de deelraad in 2012 vastgestelde beleid.

#### Bestuurlijke achtergrond

Bij de vaststelling van het afmeerbeleid pleziervaart Zuid in 2012 is de Reijnier Vinkeleskade aangewezen als pilot gebied om vaarttuiggebonden ligplaatsen mogelijk te maken. In de begeleidende flap is bepaald dat de voorwaarden voor de pilot door het dagelijks bestuur worden vastgesteld en ter kennisname aan de commissie worden aangeboden. Ook is afgesproken dat de overeenkomst wordt geëvalueerd. Op 16 juli 2013 heeft het DB Zuid ingestemd met een eerdere concept tijdelijke gebruiksovereenkomst afmeervoorzieningen Reijnier Vinkeleskade, op 10 september 2013 heeft de commissie LO van stadsdeel Zuid kennis genomen van de stand van zaken van de pilot en de inhoud van de concept tijdelijke gebruiksovereenkomst. Dit besluit is destijds niet uitgevoerd door onduidelijkheid over de bevoegdheden en de afhandeling van een verzoek tot handhaving ter plaatse. In september 2014 is voor de buurt een informatieavond over de pilot en de acties n.a.v. het handhavingverzoek georganiseerd waar het stadsdeel het beleid heeft toegelicht en de bewonersvereniging (destijds in oprichting) haar initiatief aan de buurt heeft gepresenteerd. Het bestuur heeft in oktober 2014 aangegeven dat de pilot afmeren pleziervaart Reijnier Vinkeleskade wordt heroverwogen.

De kade was tot najaar 2014 bijna geheel gebruikt door pleziervaartuigen. Naar aanleiding van een handhavingverzoek zijn najaar 2014 de aanwezige pleziervaartuigen aangeschreven en is de kade vrijgemaakt. Langs de kade zijn momenteel geen afmeervoorzieningen aanwezig en daarom is afmeren niet toegestaan. Er zijn momenteel geen vaartuigen meer aanwezig.

De "Bewonersvereniging Reijnier Vinkeleskade" is op 16 februari 2015 opgericht en geeft aan momenteel een 74 tal geïnteresseerden voor een ligplaats te hebben.

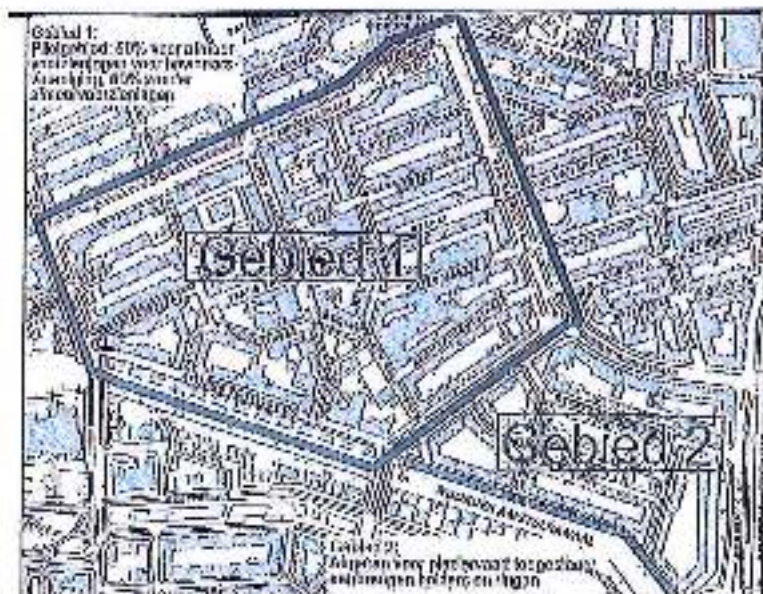
Het DB heeft op 28 april 2015 ingestemd met de uitwerking van de pilot afmeren pleziervaart Reijnier Vinkeleskade waarbij:

- een tijdelijke gebruiksovereenkomst collectieve afmeervoorzieningen wordt afgesloten waarin wordt bepaald dat water en een strook oever aan de Reijnier Vinkeleskade tussen de Cornelis Schuytstraat en de J.M. Coenenstraat onder voorwaarden in gebruik gegeven wordt aan de "Bewonersvereniging Reijnier Vinkeleskade";
- wordt voorgesteld het afmeren door de pleziervaart toe te slaan langs de Reijnier Vinkeleskade tussen de J.M. Coenenstraat en de Hobbemakade,
- ingestemd wordt met het aanleggen van bolders / ringen langs de oevers uit het restantbudget afmeerbeleid, vooruitlopend op de vaststelling van de jaarrekening 2014 en verwerking van het restantbudget in de begroting 2015 bij het eerstvolgende wijzigingsmoment.
- de uitwerking van de pilot aan de commissie LO en E wordt voorgelegd ter advisering DB,
- na advisering commissie definitief over het aangaan van de overeenkomst en het plaatsen van de voorzieningen te beslissen.

#### Voorwaarden Pilot 2015:

De uitwerking van de pilot heeft geresulteerd in de volgende uitwerking en voorwaarden:

1. Een strook oever aan het westelijk deel van de Reijnier Vinkeleskade in gebruik te geven aan de bewonersvereniging "Boot aan de Kade", het gebied conform het eerdere DB besluit van 16 juli 2013. Het gaat hierbij om maximaal 50% van gebied (rak) tussen Cornelis Schuytstraat en de J.M. Coenensstraat, het zo genaamde gebied 1. De precieze locatie wordt nader bepaald door de rayonmanager Noord van stadsdeel Zuid. Langs de andere 50% van het gebied 1 worden geen afmeervoorzieningen aangebracht en wordt afmeren niet toegestaan.
2. De gebruiksovereenkomst wordt aangegaan voor een jaar en hierna geëvalueerd op gebruik, beheer, overlast, handhaving, klachten en ervaringen van bewoners. Een positieve evaluatie is voorwaarde voor voortgang.
3. De kade wordt in gebruik gegeven voor het afmeren van voor het grootste deel open pleziervaartuigen tot 7 meter lengte, die eigendom zijn van bewoners uit de directe omgeving van de Reijnier Vinkeleskade. (binnen de grens gebied 1 van de kaart bijlage bewonersgebied). Ligplaatsen mogen niet worden verhandeld of door derden gebruikt.
4. De vereniging legt op eigen kosten en verantwoordelijkheid eenvoudige afmeervoorzieningen aan. De voorzieningen en kade blijven toegankelijk, er mag niet op gebouwd worden e.d..
5. Voor het gebruik wordt een marktconforme vergoeding gevraagd op basis van commerciële tarieven in jachthavens in Amsterdam. Deze bijdrage bestaat uit het stedelijk binnenhavengeld per vaartuig en een bedrag per ligplaats.
6. De vereniging is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de voorzieningen en van de strook in gebruikgegeven grond en beheert het op minimaal een 6 volgens de CROW norm. Indien aan deze verplichting niet wordt voldaan worden de beheerkosten op de ingebruiknemer verhaald.
7. Geen andere pilots op het gebied van het afmeerbeleid pleziervaart worden gestart vóór afronding evaluatie pilot Reijnier Vinkeleskade.
8. Langs het oostelijk deel van de Reijnier Vinkeleskade, gebied 2 (tussen de J.M. Coenensstraat en de Hobbemakade) worden door het stadsdeel afmeervoorzieningen aangebracht en wordt dus afmeren toegestaan.



Ad 1: Contractvorm en contractinhoud: (gebruiksvereenkomst of tijdelijk huurcontract):  
Er is juridisch geen groot verschil tussen een gebruik- en een huurvereenkomst.  
Aangezien het belangrijk is juist de tijdelijkheid en de minimale ruimtelijke impact van het  
initiatief uit te dragen en te borgen bij een gebruiksvereenkomst de juiste keuze. De  
overeenkomst wordt per jaar afgesloten en tussentijds geëvalueerd.

Ad 2: Voorafgaand aan de start van de pilot worden met de vereniging en het stadsdeel  
de eisen en milieus verder uitgewerkt en vastgelegd.

Ad 3: De eisen worden opgenomen in de gebruiksvereenkomst ook geborgd in de statuten van  
de vereniging. Het stadsdeel heeft op: voorwaarden pilot, verdeling ligplaatsen, tekst  
m.b.t. lidmaatschap / aanmelding, tijdelijkheid, opzet voor onderdeel in aangewezen gebied,  
eerlijke verdeling ligplaatsen, toelating beheer en onderhoud.

Ad 4: Voorgesteld wordt om boldera door het stadsdeel te laten plaatsen, de overige  
voorzieningen worden door de vereniging aangelegd. Voorwaarde voor de voorszetting  
die door de vereniging worden aangelegd is dat ze makkelijk weggehaald kunnen worden  
b.v.m. onderhoud kosten en overige. De boldera worden bekostigd uit nog beschikbare  
middelen voor de realisatie van het elfmeerbekend.

Ad 5: Hoogte marktkonforme prijzen om de openbaarheid van het water veel te laggen,  
de pilotschap te borgen en voor de gebruikssteeds beschermingsplan wordt voorgesteld  
omdat de never met een smalle strook water in gebruik te geven. Dit betekent dat de  
vaartuigen binnen het pilotgebied maximaal binnenhavengeld (600/50 per m2 vaartuig  
vanaf 0m, 600,- per m2 voor vaartuigen tussen de 3,5 en 8m, lagere tarieven voor  
elektrisch of hand aangedreven vaartuigen) moeten betalen. Deze binnenhavengeld  
verplichting geldt niet voor vaartuigen in commerciële jachthavens.  
Bijna dit bedrag per m2 dat aan Valen et betaald wordt vraagt het stadsdeel een bedrag  
per ligplaats. Dit bedrag wordt gesteld op (340,- per jaar per ligplaats van 7m. Hiermee

komt het bedrag dat door de leden per ligplaats betaald moet worden ongeveer overeen met de tarieven die in commerciële jachthavens in Amsterdam worden gehanteerd, bij dit bedrag is rekening gehouden met het zelfbeheer van de oever door de vereniging. Omdat het binnenhavengeld afhankelijk is van het oppervlak van het vaartuig betalen eigenaren van kleine of elektrische vaartuigen zo een lager bedrag dan eigenaren van grotere vaartuigen.

Ad 6: Met de vereniging worden afspraken vastgelegd over het beheer van de kade. Uitgangspunt is dat zij verantwoordelijk zijn voor het beheer van een strook van de oever waarin de bolders geplaatst zijn (i.v.m. extra kosten beheer door maaien om obstakels). Indien ze deze verantwoordelijkheid niet kunnen / willen dragen worden de kosten van het beheer van de strook doorberekend aan de vereniging. De extra kosten beheer van rak 2 (waar bolders worden geplaatst en afmeren wordt toegestaan) zijn niet anders dan bij de andere openbare oevers in het stadsdeel.

Ad 8: Door het beperken van de pilot tot het eerder door het DB geaccordeerde gebied 1 moet ook worden bepaald wat er met het gebied 2 wordt gedaan. Naar aanleiding van een bespreking met het stadsdeelbestuur hierover wordt nu voorgesteld het afmeren van pleziervaartuigen langs dit rak toe te staan. Dit is in lijn met het eerder vastgestelde afmeerbeleid pleziervaart waarin is aangegeven dat op plaatsen waar afmeren mogelijk is het ook wordt toegestaan. Het niet plaatsen van voorzieningen voor de pleziervaart om ruimtelijke redenen is in het afmeerbeleid niet opgenomen, slechts om redenen van bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en nautische aspecten wordt het afmeren verboden. Door het nemen van het besluit om afmeren toe te staan verliest het gebied de bijzondere positie als pilotgebied en wordt de oever gelijk aan de overige oevers in het stadsdeel behandeld. De bewonersvereniging wil dit gebied 2 wel graag bij hun pilot toevoegen, ze geven aan hiervoor voldoende geïnteresseerden te hebben.

#### Kanttekeningen en risico's:

Het afmeren van pleziervaartuigen langs de kade kent sterke voor en tegenstanders. De pilot vormt een compromis hiervoor.

#### Communicatie:

September 2014 is er een bewonersavond over de pilot en de aankomende handhavingactie door het stadsdeel georganiseerd voor de bewoners van gebied 1 en 2. Tijdens de bijeenkomst met bewoners heeft de vereniging in oprichting zich geïnteresseerd en is de pilot bediscussieerd. De avond was druk bezocht en het initiatief is merendeels positief ontvangen. Een aantal bewoners heeft aangegeven dat ze ook gebied 2 bij de pilot willen laten horen. De vereniging geeft aan hiervoor voldoende leden te hebben en wil voor rak 1 en 2 de pilot uitvoeren. De huidige gebruiksovereenkomst gaat uit van enkel rak 1.

Tijdens de avond vroegen aanwezigen aandacht voor: voldoende ligplaatsen voor de pleziervaart, de ruimtelijke kwaliteit van de oever (sommige bewoners zien liever geen vaartuigen afgemeerd) en de wenselijkheid van het privatiseren van oevers.

#### Financiën:

Voorgesteld wordt de bolders / ringen door het stadsdeel aan te leggen. Hiervoor wordt een resantribudget gebruikt uit het project "Realisatie Afmeerbeleid Zuid" dat bij de

vaststelling van het afmeerbeleid pleziervaart beschikbaar is gesteld uit het stadsdeel parkeerfonds. Dit vooruitlopend op de vaststelling van de jaarrekening 2014 en verwerking van het restantbudget in de begroting 2015 bij het eerstvolgende wijzigingsmoment.

Roden bespreking

De door het DB voorgelegde concept gebruiksovereenkomst vormt de uitwerking van de aanwijzing tot pilot gebied van de Reijnier Vinkeleskade in het door de deelraad in 2012 vastgestelde afmeerbeleid pleziervaart. De commissie wordt de gelegenheid gegeven de gebruiksovereenkomst en de voorwaarden te bespreken en hierover het DB te adviseren. Na advisering van de commissie beslist het DB definitief over het aangaan van de overeenkomst voor gebied 1 en het plaatsen van de voorzieningen langs gebied 2.

Uitkomsten extern advies

n.v.t.

Uit te nodigen derden

Bestuur Bewonersvereniging Reijnier Vinkeleskade

Gehelminhouding

n.v.t.

Stukken

Maeggezonden

- Concept tijdelijke gebruiksovereenkomst collectieve afmeervoorzieningen Reijnier Vinkeleskade.

Tot inzage gelegd

n.v.t.



#### Bevoegdheden;

Grondslag waarop Bestuurscommissie bevoegd is de overeenkomst aan te gaan:  
Gebied 1; gebied gebruiksovereenkomst: Op grond van het bevoegdheidsregister A1; besluiten tot het aangaan van privaatrechtelijke rechtshandelingen van de gemeente voor zover het aangaan van de rechtshandeling voortvloeit uit de aan de Bestuurscommissie opgedragen taken en bevoegdheden. De Bestuurscommissie heeft als taak: het dagelijks beheer en onderhoud van de openbare ruimte (2.3 van het takenregister) en de Bestuurscommissie is verantwoordelijk waterbeheerder voor de secundaire wateren voor zover deze bevoegdheden niet bij het waterschap liggen (11.1 Takenregister). De bevoegdheid om privaatrechtelijke overeenkomsten aan te gaan is door het college gemandateerd aan het Algemeen Bestuur en door het Algemeen Bestuur, onder gemandateerd aan het Dagelijks Bestuur. De gebruiksovereenkomst kan worden aangegaan door de afdelingsmanager BOR, gemandateerd door het Dagelijks Bestuur namens het Algemeen Bestuur. Vooraf besluit het Dagelijks Bestuur over het aangaan van de gebruiksovereenkomst en hiermee over de invulling van de pilot afmeren pleziervaart zoals aangegeven in het door de deelraad in 2012 vastgestelde beleid.  
Gebied 2; De afdelingsmanager BOR is gerechtigd afmeervoorzieningen langs de kade aan te brengen waardoor afmeren wordt toegestaan. Dit na een besluit van het Dagelijks Bestuur die hiermee invulling geeft aan de pilot afmeren pleziervaart zoals aangegeven in het door de deelraad in 2012 vastgestelde beleid.

#### Bestuurlijke achtergrond

Bij de vaststelling van het afmeerbeleid pleziervaart Zuid in 2012 is de Reljnier Vinkeleskade aangewezen als pilot gebied om vaartulgebonden ligplaatsen mogelijk te maken. In de begeleidende flap is bepaald dat de voorwaarden voor de pilot door het dagelijks bestuur worden vastgesteld en ter kennisname aan de commissie worden aangeboden. Ook is afgesproken dat de overeenkomst wordt geëvalueerd. Op 16 juli 2013 heeft het DB Zuid ingestemd met een eerdere concept tijdelijke gebruiksovereenkomst afmeervoorzieningen Reljnier Vinkeleskade, op 10 september 2013 heeft de commissie LO van stadsdeel Zuid kennis genomen van de stand van zaken van de pilot en de inhoud van de concept tijdelijke gebruiksovereenkomst. Dit besluit is destijds niet uitgevoerd door onduidelijkheid over de bevoegdheden en de afhandeling van een verzoek tot handhaving ter plaatse. In september 2014 is voor de buurt een informatieavond over de pilot en de acties n.a.v. het handhavingverzoek georganiseerd waar het stadsdeel het beleid heeft toegelicht en de bewonersvereniging (destijds in oprichting) haar initiatief aan de buurt heeft gepresenteerd. Het bestuur heeft in oktober 2014 aangegeven dat de pilot afmeren pleziervaart Reljnier Vinkeleskade wordt heroverwogen.

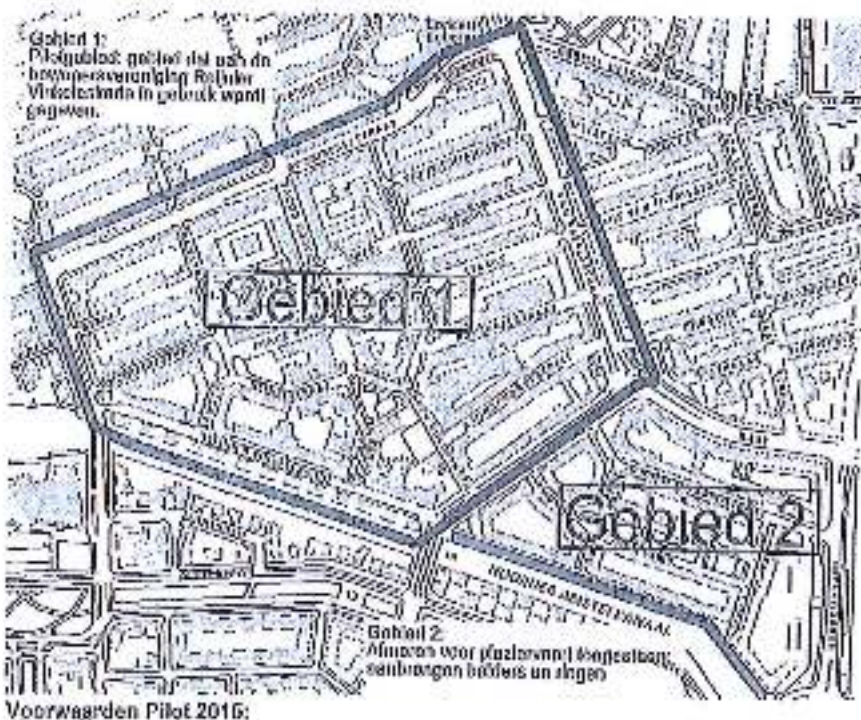
De bewonersvereniging "Reljnier Vinkeleskade" is op 16 februari 2015 opgericht.

De concept uitwerking van de pilot is op 28 april 2015 door het DB geaccordeerd en op 20 mei 2015 ter advisering van het DB aan de commissie LO en E voorgelegd. Naar aanleiding van het advies wordt voorgesteld een aantal wijzigingen in de voorwaarden voor de pilot en de gebruiksovereenkomst door te voeren ten opzichte van het op 28 april door het DB genomen besluit.

- De wijzigingen zijn:
  1. Het maximum percentage van 60% wordt verwijderd waardoor 100% van de kade van gebied 1 door ligplaatsen mag worden ingenomen
  2. Evaluatie vindt plaats 1 jaar nadat de vaartulgen ligplaats hebben ingenomen,

3. De evaluatie criteria worden verder uitgewerkt en aan de commissie i.c. verstuurd waarbij ook op toelichting wordt geëvalueerd.

Korte toelichting op het gevraagde besluit



Naar aanleiding van het DB besluit van 28 april 2015 en het advies van de commissie LORE op 20 mei 2015 worden de volgende voorwaarden aan de pilot verbonden:

1. Een strook oever aan het westelijk deel van de Rijnlander Vinkelsteade in gebruik te geven aan de bestuursvereniging 'Rijnlander Vinkelsteade', het gebied conform het oorspronkelijke DB besluit van 16 juli 2013. Het gaat hierbij om het gebied (niet) tussen Cordella Schuytstraat en de J.M. Coenheerstraat, het zo gesignaleerde gebied 1. De precieze locatie wordt nader bepaald door de rayonningster Noord van stadsdeel Zuid.
2. De gebruiksovereenkomst wordt aangegaan voor een jaar nadat de plezierpleinplan van de vereniging is plaats hebben ingenomen en hierna geëvalueerd op gebruik, beheer, overlast, handhaving, doelen, toelichting (hoger of lager) en ervaringen van bewoners. Een positieve evaluatie is voorwaarde voor voortgang.
3. De kade wordt in gebruik gegeven voor het afmerken van voor het grootste deel open plezierpleinen tot 7 meter lengte, die afgegronden zijn van bewoners uit de directe omgeving van de Rijnlander Vinkelsteade, (binnen de grens gebied 1 van de kaart bijlage bewonersgebied). Ligplaatsen mogen niet worden verhandeld of door derden gebruikt.
4. De vereniging legt op eigen kosten en verantwoordelijkheid aanvullende afspraken/voorzieningen aan. De voorzieningen en kade blijven toegankelijk, er mag niet op gebouwd worden e.d..

5. Voor het gebruik wordt een marktconforme vergoeding gevraagd op basis van commerciële tarieven in jachthavens in Amsterdam. Deze bijdrage bestaat uit het stedelijk binnenhavengeld per vaartuig en een bedrag per ligplaats.
6. De vereniging is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de voorzieningen en van de strook in gebruikgegeven grond en beheert het op minimaal een 6 volgens de CROW norm. Indien aan deze verplichting niet wordt voldaan worden de beheerkosten op de ingebruiknemer verhaald.
7. Geen andere pilots op het gebied van het afmeergebeld pleziervaart worden gestart vóór afronding evaluatie pilot Reijnier Vinkeleskade.
8. Langs het oostelijk deel van de Reijnier Vinkeleskade, gebied 2 (tussen de J.M. Coenenstraat en de Hobbemakade) worden door het stadsdeel afmeervoorzieningen aangebracht en wordt dus afmeren toegestaan.

Ad 1: Contractvorm en contractinhoud: (gebruiksovereenkomst of tijdelijk huurcontract):  
Er is juridisch geen groot verschil tussen een gebruiks- en een huurovereenkomst. Aangezien het belangrijk is juist de tijdelijkheid en de minimale ruimtelijke impact van het initiatief uit te dragen en te borgen lijkt een gebruiksovereenkomst de juiste keuze. De overeenkomst wordt per jaar afgesloten en tussentijds geëvalueerd.

Ad 2: Voorafgaand aan de start van de pilot worden met de vereniging en het stadsdeel de evaluatie criteria verder uitgewerkt en vastgelegd.

Ad 3: De eisen worden naast in de gebruiksovereenkomst ook geborgd in de statuten van de vereniging. Het stadsdeel toetst op: voorwaarden pilot; verdeling ligplaatsen, tekst m.b.t. lidmaatschap / aanmelding, tijdelijkheid, open voor eenieder in aangegeven gebied, eerlijke verdeling ligplaatsen, teksten beheer en onderhoud.

Ad 4: Voorgesteld wordt om bolders door het stadsdeel te laten plaatsen, de overige voorzieningen worden door de vereniging aangelegd. Voorwaarde voor de voorzieningen die door de vereniging worden aangelegd is dat ze makkelijk weggehaald kunnen worden i.v.m. onderhoud kades en oevers. De bolders worden bekostigd uit nog beschikbare middelen voor de realisatie van het afmeergebeld.

Ad 5: Hoogte marktconforme prijzen: om de openbaarheid van het water vast te leggen, de pilotstatus te borgen en voor de gebruikstoets bestemmingsplan wordt voorgesteld enkel de oever met een smalle strook water in gebruik te geven. Dit betekent dat de vaartuigen binnen het pilotgebied normaal binnenhavengeld (€35,50 per m2 vaartuig vanaf 6m, €40,- per m2 voor vaartuigen tussen de 3,5 en 6m, lagere tarieven voor elektrisch of hand voortbewogen vaartuigen) moeten betalen. Deze binnenhavengeld verplichting geldt niet voor vaartuigen in commerciële jachthavens. Naast dit bedrag per m2 dat aan WaterNet betaald wordt vraagt het stadsdeel een bedrag per ligplaats. Dit bedrag wordt gesteld op €340,- per jaar per ligplaats van 7m. Bij dit bedrag is rekening gehouden met het zelfbeheer van de oever door de vereniging. Omdat het binnenhavengeld afhankelijk is van het oppervlak van het vaartuig betalen eigenaren van kleine of elektrische vaartuigen zo een lager bedrag dan eigenaren van grotere vaartuigen.

Ad 6: Met de vereniging worden afspraken vastgelegd over het beheer van de kade. Uitgangspunt is dat zij verantwoordelijk zijn voor het beheer van een strook van 1m van

de oever waarin de bolders geplaatst zijn (i.v.m. extra kosten beheer door maaien om obstakels) en van het bergen van drijfvull. Indien ze deze verantwoordelijkheid niet kunnen / willen dragen worden de kosten van het beheer van de strook doorberekend aan de vereniging. De extra kosten beheer van rak 2 (waar bolders worden geplaatst en afmeren wordt toegestaan) zijn niet anders dan bij de andere openbare oevers in het stadsdeel.

Ad 8: Door het beperken van de pilot tot het eerder door het DB geaccordeerde gebied 1 moet ook worden bepaald wat er met het gebied 2 wordt gedaan. Naar aanleiding van een bespreking met het stadsdeelbestuur hierover wordt voorgesteld het afmeren van pleziervaartuigen langs dit rak toe te staan. Dit is in lijn met het eerder vastgestelde afmeerbeleid pleziervaart waarin is aangegeven dat op plaatsen waar afmeren mogelijk is het ook wordt toegestaan. Het niet plaatsen van voorzieningen voor de pleziervaart om ruimtelijke redenen is in het afmeerbeleid niet opgenomen, slechts om redenen van bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en houtische aspecten wordt het afmeren verboden. Door het nemen van het besluit om afmeren toe te staan verliest het gebied de bijzondere positie als pilotgebied en wordt de oever gelijk aan de overige oevers in het stadsdeel behandeld.

#### Beleidsaspecten:

##### 1. Handhaving:

Naar aanleiding van een handhavingverzoek zijn najaar 2014 de aanwezige pleziervaartuigen langs de kade aangeschreven en is de kade vrijgemaakt. Langs de kade zijn momenteel geen afmeervoorzieningen aanwezig en daarom is afmeren niet toegestaan.

##### 2. Noodzaak omgevingsvergunning:

Bij minimale voorzieningen en het handhaven van de binnenhavengeldverplichting is het op basis van een pilot tijdelijk in gebruik geven voor ligplaatsen voor de pleziervaart inpasbaar in de vigerende bestemming van het water. Het risico op het eventueel toch noodzakelijk zijn van een omgevingsvergunning voor gebruik in het kader van het vigerende bestemmingsplan wordt bij de aanvrager / huurder gelegd.

#### Kanttekeningen en risico's

De handhaving van verkeerd afgemeerde pleziervaartuigen (aan elgen voorzieningen) in gebied 2 is belangrijk om klachten hierover te voorkomen.

#### Gevolgen

#### Belanghebbenden

Voor de bewonersvereniging "Reijnier Vinkeleskade" wordt het mogelijk de oever langs de Reijnier Vinkeleskade exclusief voor het afmeren van hun pleziervaartuigen te gebruiken.

#### Stadsdeelorganisatie

n.v.t.

#### Adviezen

#### Intern

In het eerder genomen besluit van het DB van 28 april zijn de adviezen van de wijkmanager, JZ, BOR, Handhaving, communicatie en financiën verwerkt.

#### Extern

n.v.t.

(Uitsloten) Inbreng: niet mogelijk overleg

Bij de huidige behandeling van de plot waren insprekers over het onderwerp aanwezig.

Behandeling in voorbereidende commissie

Voorliggend DB besluit wordt genomen om de adviezen van de commissie LO&E van 24 juni te verwachten het besluit.

Datum van behandeling in de bestuurscommissie

n.v.t.

Datum van behandeling in stedelijk comité

n.v.t.

Datum van behandeling in gemeenteraad

n.v.t.

Financiële gevolgen

Voorgesteld wordt de bolder / ringen door het stadsdeel aan te leggen. Het gaat hierbij voor gebied 1 (het in gebruik te geven deel) om ongeveer 50 bolder / ringen, (verantwoord € 5000), lange gebied twee (het openbare deel) worden rond de 60 afvoervoorzieningen geplaatst (verantwoord € 5.600). Hiervoor is geld beschikbaar gesteld in het project "Realisatie Nieuw gebied Zuid" dat bij de vaststelling van het afmeerbeld plaatselijk beschikbaar is gesteld uit het stadsdeel parkeertol.

De kosten voor de ringen en bolder lange het platgebied worden op termijn d.m.v. de vergoeding van de vereniging terug betaald. De overige noodzakelijke voorzieningen en de vergoedingen worden door de vereniging betaald.

De vereniging betaalt voor het gebruik van de oever / water aan het stadsdeel een vergoeding naast de kosten voor het binnenvaartnet. Voorgesteld wordt om deze vergoeding op €340,- per jaar per ligplaats van 7m te stellen. Hiermee komt het bedrag dat door de leden per vaartuig betaald moet worden ongeveer overeen met de tarieven die in commercieel jachthaven in Amsterdam worden gehanteerd, bij dit bedrag is rekening gehouden met het zelfbeheer van de oever door de vereniging.

Na vaststelling van de Jaarrekening 2014 in de gemeenteraad is een restantbedrag beschikbaar voor afmeerbeld van € 47.000.

Omdat het fak dat de klakking een reserve betreft, dient dit het restantbudget bij de

Portefeuille 20 Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid  
Afdeling Gebiedsteam Dagelijks bestuur  
Oud Zuid  
Agendapunt <nr BMO> Voordracht voor de vergadering: 2 juni 2015

DB

Najaarsnota 2015 in de begroting 2015 te worden opgenomen.  
Een onttrekking aan een reserve is een bevoegdheid van de gemeenteraad.  
Daarnaast is ook nog sprake van inkomsten.  
Gezien het bovenstaande wordt vooruitlopend op de vaststelling van de jaarrekening 2014 en de Najaarsnota 2015 het Dagelijks Bestuur toestemming gevraagd voor het aangaan van de financiële verplichting van circa € 10.500.

Zijn er financiële risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst? Er is sprake van een minimaal financieel risico (circa € 10.500) als gevolg van de nog vast te stellen jaarrekening 2014 en de Najaarsnota 2015.

Beheershouding

<vrije tekst>

Publiciteit/communicatie

Intern n.v.t.

Extern n.v.t.

Stukken

Meegezonden n.v.t.

Ter inzage gelegd n.v.t.

Behandelend ambtenaar

R. van Soest, r.van.soest@amsterdam.nl, 020-2524705

Beslissing van het dagelijks bestuur

<niet invullen>