



Datum 25 oktober 2024
Kenmerk Z2020-O003406
Olo 4038027

Ontwerp besluit omgevingsvergunning (nieuw besluit) gemeente Amsterdam

Het college van burgemeester en wethouders besluit

- het weigeringsbesluit van 24 mei 2023 te herroepen;
- een omgevingsvergunning te verlenen voor het afmeren van twee (ondersteunende) bedrijfsvaartuigen Dekschuit en Humi op de locatie nabij Zeeburgerkade 830, 1019 HV in Amsterdam.

Activiteiten

De omgevingsvergunning wordt verleend voor de volgende activiteit:

- Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een planologische regeling (artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), in samenhang met artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, om af te wijken van het bestemmingsplan Cruquius en het paraplubestemmingsplan ligplaatsen passagiersvaartuigen.

Bijlagen

De volgende bijlagen horen bij het besluit:

- B001 Aanvraagformulier
- B002 Situatie tekening
- B003 Tekeningen
- B004 Ruimtelijke Onderbouwing
- B005 Foto's Humi
- B006 Foto's Dekschuit
- B007 Besluit weigering omgevingsvergunning
- B008 Uitspraak Rechtbank Amsterdam

Zienswijze tegen dit ontwerpbesluit

Bent u het niet eens met dit ontwerpbesluit? Dan kunt u binnen de termijn dat het ontwerpbesluit ter inzage ligt schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen.

Stuur uw zienswijze naar:

Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Oost
Afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving
Oranje-Vrijstaatplein 2
1093 NG Amsterdam
of
Postbus 94801
1090 GV Amsterdam

Vermeld in uw zienswijze altijd:

- uw naam, adres en telefoonnummer
- de datum waarop u de zienswijze schrijft en uw handtekening
- het zaaknummer van het ontwerpbesluit
- waarom u een zienswijze indient
- eventueel uw e-mailadres

Misschien dient iemand anders namens u de zienswijze in. Stuur dan een machtiging mee. Na ontvangst informeren wij u over de afhandeling van uw zienswijze.

U mag ook mondeling een zienswijze indienen. Neem dan contact op met C.T. Lieuw-Fo, via 06-22039952 of c.lieuw.fo@amsterdam.nl.

Nadat wij een besluit hebben genomen, kunt u beroep indienen bij de Rechtbank. Wel kan de Rechtbank besluiten het beroep niet-ontvankelijk te verklaren als u geen zienswijze indiende.

Intrekking en projectoverdracht

Intrekking

Wij kunnen de omgevingsvergunning onder andere intrekken als:

- er tijdens een bepaalde termijn geen handelingen zijn verricht met gebruik van deze vergunning, of
- de vergunninghouder om intrekking vraagt, of
- voor intrekking een zwaarwegend belang aanwezig is.

Soms moeten we de omgevingsvergunning intrekken. Bijvoorbeeld op verzoek van een ander bestuursorgaan of een adviseur, als deze bij de beschikking betrokken is geweest (artikel 2.29 en artikel 2.33 van de Wabo).

Projectoverdracht

Het is mogelijk om een omgevingsvergunning over te schrijven, zodat iemand anders dan de aanvrager vergunninghouder wordt. Het stadsdeel moet minimaal een maand voor de gewenste overschrijving hier een melding van ontvangen (artikel 2.25, tweede lid, van de Wabo).

Bij die melding zijn de volgende gegevens nodig:

- naam en adres van de vergunninghouder
- de omgevingsvergunning(en) met kenmerk waar de melding over gaat

- naam, adres en telefoonnummer van degene voor wie de omgevingsvergunning zal gaan gelden
- een contactpersoon van degene voor wie de omgevingsvergunning zal gaan gelden

Verloop van de procedure

Procedureverloop van de aanvraag omgevingsvergunning:

- Op 15 november 2018 is de aanvraag ontvangen.
- Op 26 mei 2023 is de aanvraag gepubliceerd op basis van artikel 3.8 van de Wabo.
- Op 2 januari 2019 en aanvullend op 7 februari 2029 is een verzoek gedaan om aanvullende gegevens.
- Op 25 februari 2019 respectievelijk 4 maart 2019 zijn de aanvullende gegevens ontvangen.
- Op 25 februari 2019 is de activiteit bouwen ingetrokken.
- Op 29 juli 2019 is de beslistermijn van de aanvraag met uw instemming, op basis van artikel 4.15, tweede lid, onder a van de Algemene wet bestuursrecht, opgeschort tot 1 september 2019.
- Het ontwerpbesluit lag van 3 oktober 2019 tot en met 16 november 2019 ter inzage.
- Binnen de termijn van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit ontvingen wij zienswijzen.
- Op 24 mei 2023 is de omgevingsvergunning geweigerd.
- Tegen het weigeringsbesluit is beroep ingediend bij de rechtbank Amsterdam.
- De rechtbank Amsterdam heeft op 21 november 2023 uitspraak gedaan.
- Op 2 februari 2024 is een verzoek gedaan om aanvullende gegevens.
- Op 17 juli 2024 zijn de aanvullende gegevens ontvangen.
- De beschikking is voorbereid volgens de uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in paragraaf 3.3 van de Wabo.

Terinzagelegging en zienswijzen

Het ontwerpbesluit ligt vanaf 30 oktober 2024 tot en met 10 december 2024 ter inzage. Op 29 oktober 2024 maakten we de terinzagelegging van het ontwerpbesluit bekend via de website:

www.amsterdam.nl/bekendmakingen

Binnen de termijn van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit ontvingen wij *wel/geen* zienswijzen geen zienswijzen.

Beoordeling van het project

Planologisch strijdig gebruik (artikel 2.1, eerste lid, onder c, Wabo)

Voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik' is een omgevingsvergunning nodig. We beoordeelden het project aan de toetsingscriteria vanuit artikel 2.12 van de Wabo.

Procedure

Op deze aanvraag is het oude recht van toepassing (artikel 4.3 Invoeringswet Omgevingswet).

Een voorwaarde voor het verlenen van medewerking aan het afwijken van het bestemmingsplan is dat het project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De aanvraag is voorzien van een ruimtelijke onderbouwing. De uitgebreide voorbereidingsprocedure is voor deze aanvraag van toepassing (artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo).

Planologisch regime

Het project ligt in een gebied waar het bestemmingsplan Cruquius geldt. Het project is gesitueerd op gronden met de bestemming "Water". Aanvullend is het paraplubestemmingsplan ligplaatsen passagiersvaartuigen van toepassing. Voor de locatie van het project gelden nog overige ruimtelijke plannen die gelet op de strekking van onderhavige aanvraag buiten beschouwing kunnen worden gelaten.

Strijdigheden

Het project is in strijd met artikel 19 van de gebruiksbepalingen van dit bestemmingsplan Cruquius omdat ter plaatse geen aanduiding is opgenomen dat ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen zijn toegestaan. De strijdigheid met het paraplubestemmingsplan betreft het planologisch gebruik van 2 ligplaatsen door (ondersteunende) bedrijfsvaartuigen die voorzien in faciliteiten ten behoeve van de exploitatie van elektrische passagiersvaartuigen.

VVGB stadsdeelraad niet vereist

De gemeenteraad heeft in zijn besluit van 8 september 2010 een lijst van categorieën van gevallen vastgesteld waarvoor een verklaring van geen bedenkingen niet nodig is (artikel 2.27 Wabo en artikel 6.5, derde lid van het Bor). Het project past binnen deze categorieën van gevallen. Een verklaring van geen bedenkingen is daarom niet nodig.

Aanleiding heroverweging

Naar aanleiding van de uitspraak van de Rechtbank Amsterdam d.d. 21 november 2023 op het beroep tegen de afwijzing van een aanvraag een omgevingsvergunning is de aanvraag heroverwogen.

De aanvraag omgevingsvergunning betreft een verzoek tot afwijken van het bestemmingsplan ten behoeve van het afmeren van twee (ondersteunende) bedrijfsvaartuigen op de locatie nabij Zeeburgerkade 830 in de Jachthaven Port Entrepôt met de namen 'Dekschuit' en 'Humi'.

Het vaartuig Dekschuit dient voor het veilig en schoon bergen, verzamelen en afvoeren van vuil over het water. Het vaartuig Humi wordt gebruikt voor het huisvesten van laadstations van elektrische vaartuigen en de bedrijfsmatige opslag van bevoorrading goederen voor de exploitatie van passagiersvaartuigen. De afwijzing van de aanvraag omgevingsvergunning was gebaseerd op de volgende motivering:

In Amsterdam is sprake van schaarste aan ligplaatsen voor plezier- en passagiersvaartuigen. In principe geldt daarom de regel dat water uitsluitend mag worden gebruikt voor watergebonden functies. Afvalinzameling, elektrische oplaadstations, opslag en bevoorrading zijn alle geen watergebonden functies. Dergelijke niet-watergebonden bedrijfsactiviteiten dienen op het land plaats te vinden (wat betreft de afvalinzameling bijvoorbeeld in een ruimte binnen het naastgelegen kopgebouw). Er is geen reden om in dit geval van het vaste beleid af te wijken.

Ruimte op het water is een schaars goed. Door ruimte te bieden aan niet-watergebonden bedrijfsactiviteiten wordt de druk op het water verder vergroot, terwijl er geen noodzaak is om deze activiteiten op het water te laten plaatsvinden.

De rechtbank oordeelt hierover als volgt.

(1) De rechtbank is van oordeel dat de onderbouwing van het bestreden besluit door het college op het onderdeel dat geen sprake zou zijn van een watergebonden activiteit onvoldoende is. De rechtbank wijst op de Watervisie Amsterdam 2040 waaruit volgt dat Amsterdam aanstuurt op elektrisch varen en dat daarvoor de nodige

voorzieningen noodzakelijk moeten zijn. De functie van de bedrijfsvaartuigen is (onder meer) om elektrisch varen mogelijk te maken en elektrisch varen is per definitie een watergebonden activiteit. Ten aanzien van de overige functies geldt eveneens dat die ten dienste staan van de exploitatie van passagiersvaartuigen die ligplaats houden in de jachthaven.

(2) Daarnaast is de rechtbank van oordeel dat er op twee andere locaties in Amsterdam anders is gehandeld door het college onder hetzelfde (water)beleid, waaronder bij het bedrijfsvaartuig 'Koningin Juliana' en bij de Jachthaven E-Harbour. De argumentatie van het college daarvoor ontbreekt.

(3) Tevens ontbreekt de motivering van het college voor de onderbouwing van de stelling dat de activiteiten waarin de bedrijfsvaartuigen voorzien beter op het land kunnen plaatsvinden, terwijl eisers dat in beroep gemotiveerd hebben betwist: het opladen van de passagiersvaartuigen met walkasten is niet mogelijk vanwege het ontbreken van krachtstroom en hoogfrequentieopladers.

(4) Tenslotte volgt de rechtbank het standpunt van het college niet dat sprake is van schaarse vrije ruimte op het water, omdat de vergunning is aangevraagd voor ligplaatsen in water dat al is bestemd als jachthaven. Uit het Uitvoeringsplan ligplaatsen passagiersvaartuigen blijkt dat alleen sprake is van schaarste aan ligplaatsen buiten jachthavens

Lezing van de uitspraak rechtbank Amsterdam

Gelet op de uitspraak wordt het college op vrijwel alle door haar hierboven aangevoerde argumenten om de omgevingsvergunning niet te verlenen, in de beroepsprocedure niet gevolgd door de rechtbank. De opdracht van de rechtbank is om een nieuw besluit te nemen op de aanvraag met inachtneming van de uitspraak. Of de omgevingsvergunning kan worden verleend moet nader worden beoordeeld en gemotiveerd door het college.

De aanvankelijke weigering van de aanvraag is, vanuit Ruimtelijke Ordening bezien, uitsluitend gebaseerd op een interpretatie van gemeentelijk (water)beleid. De onderbouwing daarvan blijkt echter, gelet op de uitspraak, op alle relevante onderdelen onvoldoende. Behalve dat hier lering uit getrokken kan worden ten aanzien van de noodzakelijke correcte onderbouwing van (deel)adviezen, is het naar oordeel van Ruimtelijke Ordening tevens helder dat het instellen van een eventueel hoger beroep tegen deze uitspraak niet op zijn plaats is.

De grondslag van de motivering van de weigering – het argument van schaarste – is komen te vervallen. Ook is inderdaad bij de vergunningverlening ten aanzien van E-Harbour planologisch afgeweken ten behoeve van ligplaatsen voor ondersteunende bedrijfsvaartuigen, te weten vaartuigen ten behoeve van de opslag van goederen. Dit is vervolgens in 2021 bij de vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase West bij recht opgenomen in de planregels. Volledigheidshalve wordt hierbij ook nog opgemerkt dat de aanvraag omgevingsvergunning uit (november) 2018 dateert. Het gaat hier om een legalisatieverzoek.

Advies Ruimtelijke Ordening

Geconstateerd wordt dat er verschillende regelgeving en gemeentelijk beleid aan de orde is. Onderhavig advies gaat uitsluitend in op de planologische beschouwing van het strijdige gebruik van de twee bedrijfsvaartuigen met het bestemmingsplan Cruquius (2014) aangevuld met het paraplubestemmingsplan Ligplaatsen passagiersvaartuigen (2016). Dit betekent o.a. dat de Verordening op het binnenwater 2010 en de Nota Welstand op het Water hier buiten beschouwing blijven. Ook eventuele milieutoestemmingen blijven buiten beschouwing. Het gaat hier om verschillende toetsingskaders met ook veelal zelfstandige begripsbepalingen.

Met het paraplubestemmingsplan wordt het toegestaan om o.a. bij Jachthaven Port Entrepôt maximaal 25% van het aantal ligplaatsen in de jachthaven, tot een maximum van 50, (tevens) te gebruiken als ligplaats met bijbehorende toegangsvoorziening voor passagiersvaartuigen. Jachthaven Port Entrepôt biedt in totaal plek aan circa 200 vaartuigen, oorspronkelijk uitsluitend bedoeld voor de pleziervaart.

De strijdigheid met het bestemmingsplan betreft het planologisch gebruik van 2 ligplaatsen door (ondersteunende) bedrijfsvaartuigen die voorzien in faciliteiten ten behoeve van de exploitatie van elektrische passagiersvaartuigen.

In navolging van de uitspraak van de rechtbank kan thans niet langer gesteld worden dat sprake is van schaarste aan vrije ruimte op het water dan wel schaarste aan ligplaatsen voor plezier- of passagiersvaartuigen, voor zover dat water betreft gelegen in een jachthaven. Dit argument uit het afwijzende (en vernietigde) besluit op de aanvraag omgevingsvergunning valt niet te rijmen met het paraplubestemmingsplan waar juist een deel (25%) van de ligplaatsen voor de pleziervaart ook beschikbaar werden gesteld voor ligplaatsen ten behoeve van de passagiersvaart.

Met het paraplubestemmingsplan werden 296 nieuwe ligplaatsen voor passagiersvaartuigen mogelijk gemaakt, waarbij werd voorzien in een tekort van ca. 258 ligplaatsen. Dit wijst dus op een overschot. Evenmin blijkt anderszins van schaarste aan ligplaatsen binnen jachthavens. De grondslag van het betoog waar de weigering van de omgevingsvergunning op gebaseerd was, vervalt hiermee.

Het verzoek om binnen de Jachthaven Port Entrepôt ter plaatse van 2 van de 200 ligplaatsen bedrijfsvaartuigen aan te merken die voorzien in ondersteunende faciliteiten die horen bij de exploitatie van (elektrische) passagiersvaartuigen, wordt hieronder opnieuw en op ruimtelijke gronden beoordeeld. De aanvraag is gedaan door VOF Kopgebouw Entrepot die in rechtsvorm is overgegaan op CV Amsterdam City Harbour Hotel, de huidige eigenaar van de jachthaven. Gelet op de jarenlange praktijk voorzien de (ondersteunende) bedrijfsvaartuigen in een duidelijke behoefte voor meerdere gebruikers van de jachthaven en in het belang van de jachthaven. Dit blijkt overigens ook uit de verscheidenheid van appellanten in de beroepsprocedure.

De twee bedrijfsvaartuigen bieden ondersteunende voorzieningen die horen bij de passagiersvaart, maar ook gebruikt (zouden) kunnen worden voor de pleziervaart. De vaartuigen liggen in de jachthaven op meer dan 100 meter vanaf de kade van de Zeeburgerdijk en op een afstand van ca. 50 meter tot de dichtstbijzijnde woonboot, haaks gelegen aan de Borneokade.

Hinder veroorzaakt door de Humi kan van weinig betekenis zijn gelet op de doeleinden van stroomvoorziening en opslag. Het geluid veroorzaakt door de Dekschuit kan wel tot enige overlast leiden als het gaat om het gebruik van de afvalpersmachine en de berging en het vervoer van het afval. Echter, de functies zijn verbonden met het gebruik binnen een jachthaven en gelet op de bestemming mag daar ook enige hinder van geduld worden, zeker in een stedelijke omgeving.

Voorts is van belang dat de bewuste locaties op het water op voldoende afstand liggen tot nabijgelegen woonfuncties en dat de vaartuigen niet op enige wijze het zicht op het vrije water belemmeren. De afstand gelegen tussen de Dekschuit en de woonboten aan de Borneokade 62-C en 62-D, bedraagt ca. 50 meter en voldoet daarmee ook aan de richtafstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

Verder wordt van belang geacht dat stroomvoorzieningen en afvalvoorzieningen horen bij een jachthaven. Het aanmeren van de passagiersvaartuigen is juist bij deze jachthaven planologisch later mogelijk gemaakt. Dit nieuwe aanvullende planologische gebruik brengt ook nieuwe behoeften met zich mee die zich vertalen in deze aanvraag. De eis dat deze bijbehorende noodzakelijke voorzieningen bij dat planologische gebruik altijd op de kade een plekje zouden moeten krijgen, kan niet herleid worden tot relevant gemeentelijk beleid. Bovendien heeft het eventueel plaatsen van voorzieningen op de kade juist weer naar verwachting nadelige gevolgen voor het aanzien en het gebruik van de openbare ruimte. Daarnaast kunnen de voorzieningen juist ook op de kade leiden tot (geluid)overlast. Bovendien zal ook het planologisch gebruik en het bouwen van in ieder geval de afvalvoorziening op de kade ook weer in strijd zijn met het bestemmingsplan.

Tenslotte wordt gewezen op nieuw planologisch relevant beleid voor onderhavig advies, dat niet eerder bij deze aanvraag is betrokken. Te weten, de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Hieruit blijkt onder meer dat Amsterdam 'ambities heeft om de passagiers- en pleziervaart te verduurzamen en om goederenvervoer over het water te stimuleren'. 'Nieuwe accenten worden o.a. toekomstbestendige jachthavens, met vooral forse investeringen in laadinfrastructuur voor duurzame boten.'

Het verzoek met onderhavige aanvraag is in lijn met die ambitie en beleidsmatige koers. Een afwijzing van de aanvraag draagt immers niet bij aan inspanningen van de gemeente om duurzaam varen te stimuleren, om Jachthaven Port Entrepôt toekomstbestendig te houden dan wel om goederenvervoer (zoals afval) over het water te stimuleren.

Conclusie

De grondslag van de aanvankelijke weigering van de omgevingsvergunning, de stelling dat er schaarste is aan vrije ruimte op het water en schaarste aan ligplaatsen, is met de uitspraak van Rechtbank onderuitgehaald omdat het hier gaat om een bestemde jachthaven. De aanvraag is in lijn met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Gelet hierop en gelet op de geringe ruimtelijke wijziging binnen het gebruik als jachthaven wordt planologisch medewerking verleend aan de omgevingsvergunning voor de activiteit afwijken planologisch regime ten behoeve van deze twee ondersteunende bedrijfsvaartuigen.