Gemeente Amsterdam

RUIMTELIJKE AFWEGING

Kenmerk	DSO-nr: 20260518021194
Adres	Javakade 75, 1019 SZ Amsterdam
Onderwerp	In gebruik nemen van een ligplaats voor het woonschip Sandor met bijbehorende dekschuit, het verplaatsen van de meterkast en de aanwezigheid van een Bed & Breakfast in het woonschip.
Conclusie afweging	Positief, onder voorwaarden

Omgevingsplanactiviteit[1]
Ter beoordeling ligt de omgevingsplanactiviteit voor het in gebruik nemen van een ligplaats voor het woonschip Sandor aan de Javakade 75 met bijbehorende dekschuit, verplaatsing van de meterkast en de aanwezigheid van een bed & breakfast in het woonschip.

Op deze locatie geldt het omgevingsplan gemeente Amsterdam zoals van kracht op 14 oktober 2026. Ter plaatse van de locatie geldt de aanduiding 'ruimtelijke regels tijdelijk deel nog niet vervallen'. Het vigerende bestemmingsplan is op deze locatie nog niet vervangen. Voor de locatie van de omgevingsplanactiviteit geldt het bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord (onherroepelijk 11-10-2013) en 'Drijvende bouwwerken partiele herziening' (vastgesteld op 24-04-2024). De overige bestemmingsplannen zijn niet relevant voor deze locatie.

In het bestemmingsplan 'Oostelijke Havengebied Noord', heeft deze locatie de bestemming 'water' (Artikel 20) en gedeeltelijk een functieaanduiding 'specifieke vorm van water-woonschepenligplaats-2'. De gevraagde ligplaats voor het woonschip valt buiten de functieaanduiding voor woonschepenligplaats (alsmede een bed en breakfast) op deze locatie. Daarnaast is een nieuwe ligplaats voor een woonschip aangemerkt als strijdig gebruik op basis van artikel 20.3.2.

In het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken partiele herziening', maakt de locatie deel uit van bijlage 3; Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik. Op deze plek is geen adresspecifieke maatvoering opgenomen.

Op basis van de bovengenoemde regels is de omgevingsplanactiviteit in strijd met het tijdelijke deel van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam (artikel 22.1, onder c, Omgevingswet), bestemmingsplannen 'Oostelijk Havengebied Noord' en 'Drijvende bouwwerken partiele herziening'. Er is sprake van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

[1] Het advies heeft geen betrekking op andere activiteiten, zoals de bouwactiviteit, Natura-2000 activiteit, flora-en fauna-activiteit, rijksmonumentenactiviteit, milieubelastende activiteit en de waterontrekkingsactiviteit.

Toetsing aan instructieregels (artikel 8.0b Bkl)
Een buitenplanse omgevingsplanactiviteit moet voldoen aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie (artikel 8.0b Bkl). De omgevingsplanactiviteit voldoet aan de instructieregels uit hoofdstuk 5 van het Bkl en hoofdstuk 6 uit de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

Beoordeling 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties' (artikel 8.0a, tweede lid, Bkl)[2]
Een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit wordt alleen verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, tweede lid, Bkl). Dit houdt een locatiegerichte benadering in, waarbij de schaarse ruimte binnen de fysieke leefomgeving op een zo goed mogelijke wijze wordt verdeeld, ingericht en benut. Aan de beoordeling of sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, ligt het volgende ten grondslag.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050
Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – Een menselijke metropool vastgesteld. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De Omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie: (1) richting geven aan groei, (2) versnellen van transities, en (3) ruimte bieden aan initiatieven.

Het uitgangspunt van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is dat er terughoudend wordt omgegaan met nieuwe ligplaatsen voor woonschepen, omdat de meeste bestaande woonschepen zijn gelegaliseerd langs de kades. Aan de Javakade op het KNSM-eiland liggen bestaande ligplaatsen voor woonboten met bijbehorende toegangsvoorziening, zoals een dekschuit. Deze specifieke locatie werd tot voor kort gebruikt ten behoeve van een tijdelijke ligplaats voor een schipper die gebruik maakte van de Oudschippersregeling Amsterdam[2], waarbij schippers uit Amsterdam een tijdelijke woonplek innamen. Op dit moment ligt er geen woonschip aan de Javakade 75. De afgelopen decennia zijn er verschillende vaartuigen afgemeerd op deze plek (zichtbaar via luchtfoto's), zoals kleine bootjes, binnenvaartschepen en dekschuiten.

Door het stadsdeel en Port of Amsterdam (hierna het havenbedrijf) is gezocht naar een geschikte ligplaats voor de Sandor, ingegeven door een onwenselijke situatie aan de Surinamekade waarbij binnenvaartschepen aanmeren nabij de Sandor en gebruik maken van een autoafzetplaats. Deze plaats aan de Javakade 75 is geschikt bevonden, omdat de afgelopen jaren verschillende schepen hier hebben gelegen. De ruimtelijke impact is vergelijkbaar met het gebruik van de afgelopen jaren. Het initiatief wordt daarmee als passend gezien binnen de Omgevingsvisie 2050.

Watervisie 2040
De centrale ambitie van de Watervisie Amsterdam 2040 is: *Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt ertoe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool.* Specifiek voor deze locatie geldt dat '*het stuk IJ tussen de kades van Java- en KNSM-eiland en de vaargeul is bestemd voor wachtplaatsen*

[2] https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR463582?&show-wti=true

binnenvaart, ligplaatsen passagiersvaart en woonboten. Eventuele herinrichtingen of herbestemmingen op het water vinden in overleg met de omgeving plaats.' (..)
Zorgvuldigheid is geboden met het wijzigen van functies op het water, waarbij voldoende ruimte blijft voor recreatie en logistiek op het water. In de Watervisie 2040 maakt het gehele Oostelijk Havengebied deel uit van de 'zone met kansen voor wonen op het water'. Dat maakt deze ontwikkeling in samenspraak met het Havenbedrijf en de omgeving passend in de Watervisie 2040.

Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik
Sinds 25 juni 2013 geldt de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik stadsdeel Oost (hierna: de Beleidsnotitie). De Beleidsnotitie is toentertijd vastgesteld om te verduidelijken en te versimpelen in o.a. maatvoering, vervanging en oevergebruik bij woonboten. Per gebied is aangegeven welke specifieke regels er gelden. De Javakade maakt deel uit van het Oostelijk Havengebied, deelgebied 6. Met de vaststelling van het bestemmingsplan Drijvende Bouwwerken Partiele herziening op 24 april 2024, zijn de regels uit de Beleidsnotitie rechtstreeks gaan gelden als juridisch planologisch kader.

Op deze locatie geldt gedeeltelijk een functieaanduiding 'specifieke vorm van water-woonschepenligplaats-2', maar het nieuwe woonschip valt deels buiten deze aanduiding. De regels uit de Beleidsnotitie zijn wel richtinggevend in het al dan toestaan van het woonschip op deze locatie.

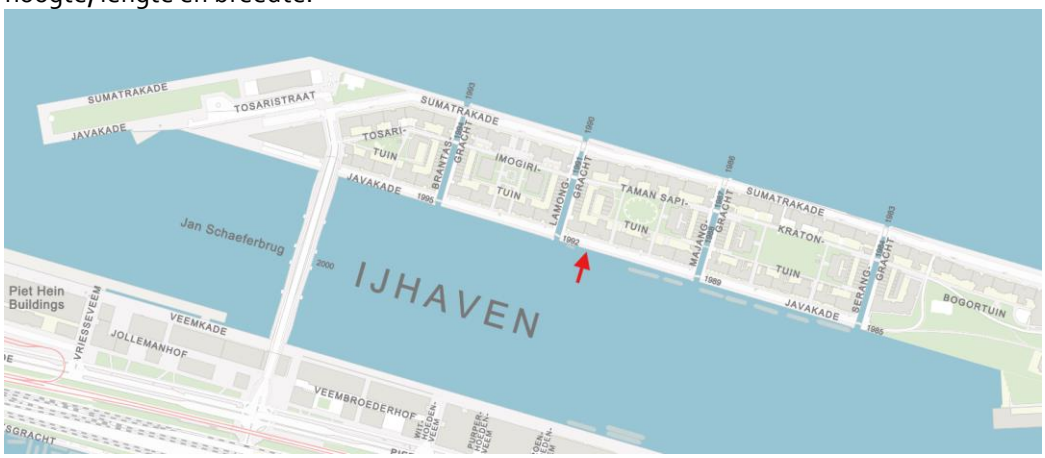
Volgens de Beleidsnotitie gelden er specifieke regels voor de Javakade. De woonboten aan de Javakade zijn bij de herontwikkeling van het gebied gesitueerd, waarbij een tussenruimte van minimaal 5 meter is ingesteld om het zicht op het water te behouden. De situering van de woonboten en hun onderlinge afstand maakt onderdeel uit van de stedenbouwkundige opzet van de Javakade en dient daardoor te worden behouden. Ter plaatse van de Javakade dient een minimale tussenruimte van 5 meter te worden aangehouden. De ligplaats van de Sandor aan de Javakade 75 voldoet hieraan.

In hoofdstuk 6.6 van de Beleidsnotitie is aangegeven dat ten aanzien van 'Objecten tussen oever en woonboot', voor het gebied 6 (Oostelijk havengebied) de bepalingen uit het ter plaatse geldende bestemmingsplan gelden voor objecten tussen oever en woonboot. Een dekschuit als toegangsvoorziening behoort tot de mogelijkheden op deze locatie. Belangrijk is wel dat de dekschuit alleen ten behoeve van de toegankelijkheid van het woonschip wordt aangemeerd. Bouwwerken op de dekschuit, zoals schuttingen, schuren of opslag op de dekschuit zijn niet toegestaan.

Voor de trapvoorzieningen geldt op basis van artikel 10 lid 2 van de Beleidsnotitie dat de toegangsvoorziening mag voorzien zijn van maximaal twee leuningen met een maximale hoogte van 1 meter gemeten vanaf het loopoppervlak. De gevraagde trapvoorziening heeft deze hoogte.

Stedenbouw

De beoogde locatie voor het woonschip de Sandor is aan de zuidzijde van het Java-eiland aan de Javakade. Aan dit deel van de Javakade zijn meerdere woonschepen gelegen. Deze woonschepen hebben volgens het bestemmingsplan te voldoen aan een set van regels m.b.t. de maximale hoogte, lengte en breedte.



Beoogde locatie naast de Lamonggracht aan de Javakade aangegeven met een rode pijl

Op de voorgestelde locatie van de Sandor (ten oosten van de Lamonggracht) komt het woonschip tussen twee andere woonschepen te liggen. Hier houdt het woonschip met circa 10 meter aan beide zijden voldoende afstand ten opzichte van de naastgelegen schepen.



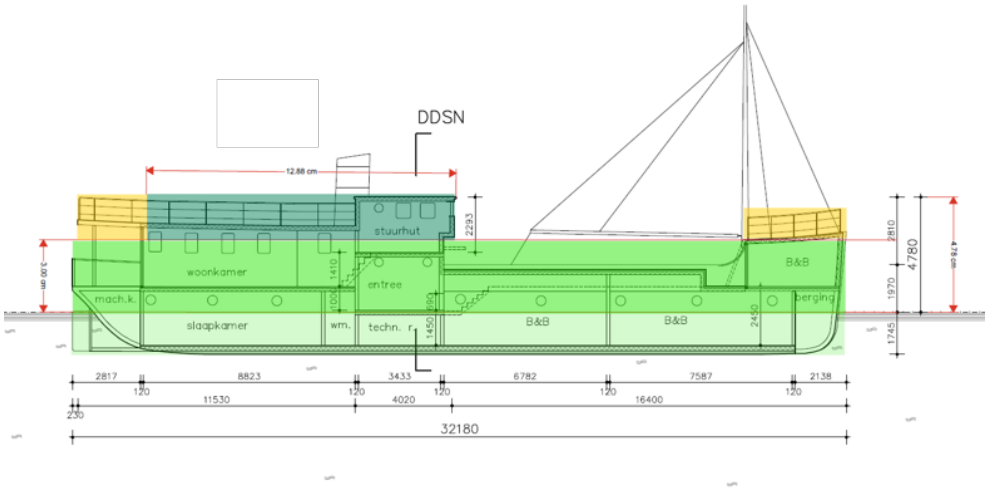
In het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord zijn ligplaatsen voor woonschepen toegestaan. Op deze ligplaatsen zijn woonschepen toegestaan onder ruimere maatvoering dan uit de beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost. De Sandor komt tussen twee schepen in te liggen waar voor een deel geen functieaanduiding voor 'woonschepenligplaats-2' is opgenomen.

Uitsnede; *regels op de kaart -bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord*
Rode lijn is locatie waar geen aanduiding ligt binnen de bestemming water.
Blauwe arcering is grofweg locatie Sandor

Hieronder zijn de maatvoeringen van de Sandor vergeleken met de toegestane maatvoering uit de beleidsnotitie en het bestemmingsplan.

Constatering maatvoeringen

	Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost'	**Ligplaatsen woonschepen bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord**	**Woonschip de Sandor**
Lengte	Maximaal 30m	Maximaal 38,5m	32,18m
Breedte	Maximaal 5m	Maximaal 6m	6,18 m
Hoogte	Maximaal 3,5m, waarbij over maximaal 40% van de lengte van het woonschip een hoogte van maximaal 5 m is toegestaan	Maximaal 3,5m, waarbij over maximaal 40% van de lengte van het woonschip een hoogte van maximaal 5 m is toegestaan	Minder dan 5m hoog (4,78m, exclusief mast en schoorsteen) maar voor klein gedeelte meer dan 40% *zie afbeelding hieronder*
Dekschuit	NVT. (geen algemene regel)	Maximaal 20m x 5m	17m x 4,75m
Maximale breedte totaal	NVT. (geen algemene regel)	Maximaal 11m	11,73m



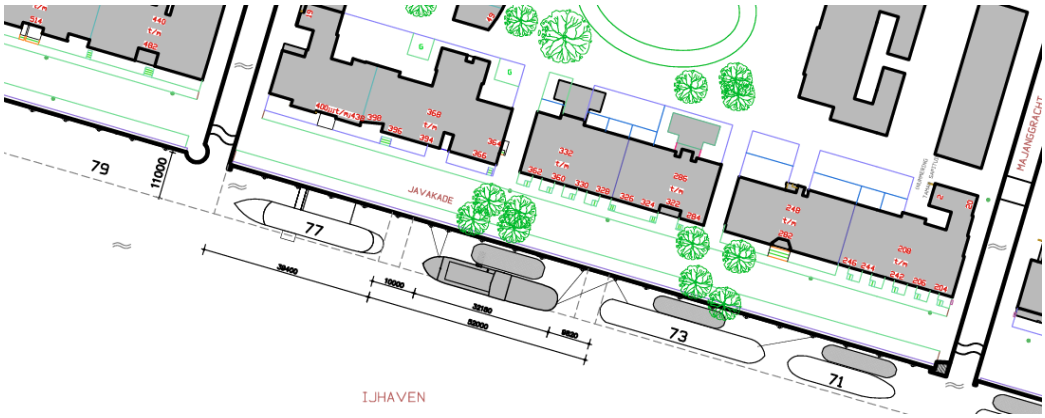
Langsdoorsnede de Sandor ten opzichte van het waterpeil aan de Javakade met in geel aangeduid welke delen van het schip hoger zijn dan toegestaan volgends de ligplaats.

Beoordeling grootte

De Sandor is in verhouding tot de andere woonschepen niet langer dan toegestaan op de bestaande ligplaatsen. In de breedte is de Sandor achttien centimeter breder en door het hekwerk en de luifel bovenop het schip voor een beperkt deel hoger dan op de ligplaatsen is toegestaan. De breedte van het schip is een zeer beperkte overschrijding die stedenbouwkundig gezien ondergeschikt is op het brede water. Het hekwerk en de luifel zijn relatief gezien tot de rest van het schip erg transparant en hebben geen grote nadelige gevolgen voor de ervaring vanaf de kade en de omgeving. De constructie hoogte mag voor maximaal 40% van het schip tot 5 meter hoog zijn. Deze hoogte wordt voor 41% van het schip aangehouden, dit is een marginale overschrijding van 1% zonder relevante ruimtelijke gevolgen voor de omgeving. Stedenbouwkundig heeft het woonschip de Sandor, een vergelijkbare maat en schaal als de andere woonschepen aan de

Javakade. De Sandor is een karakteristiek schip die bij draagt aan het nautische karakter van deze plek.

De Sandor is ingetekend op locatie waaruit te zien is dat het woonschip circa 10 meter afstand houdt ten opzichte van de andere schepen. Hiermee blijft het contact met het water vanaf de openbare ruimte mogelijk.



Situatie tekening de Sandor aan de Javakade 75

Met een breedte van bijna 15 meter biedt de kade voldoende ruimte en afstand tot de bestaande woonbebouwing. Waardoor het afmeren van een woonschip op deze plek geen onevenredige ruimtelijke gevolgen heeft voor de bezonning en privacy van de omgeving.

Toegangsvoorziening
Het woonschip kan op verschillende manieren worden afgemeerd, met een dekschuit of een andere toegangsvoorziening zoals een demontabele trap (zoals bij nummer 77). Er is gekozen voor een dekschuit. Zoals hierboven is aangegeven, is een dekschuit alleen ten behoeve van de toegankelijkheid van het woonschip, niet te gebruiken als buitenruimte en bouwwerken op de dekschuit, zoals schuttingen, schuren of opslag op de dekschuit zijn niet toegestaan. Dit maakt ook geen deel uit van de aanvraag.

Volgens het bestemmingsplan zijn bij de bestaande naastgelegen ligplaatsen dekschuiten toegestaan. Ook aan dit deel van de Javakade zou een dekschuit ruimtelijk gezien toepasbaar kunnen zijn. Het woonschip komt hierdoor verder van de kade te liggen waardoor de afstand tussen het schip en de bebouwing aan de Javakade iets groter wordt. Dit verzacht de overgang tussen de bouwwerken, zorgt voor meer lichtinval in het schip, verminderd de gevolgen voor privacy van de omgeving en is ruimtelijk gezien voorstelbaar. Objecten op de kade, met uitzondering van nutsvoorzieningen, zijn niet toegestaan

In de tekeningen is een dekschuit opgenomen van 4,75 breed en 17 meter lang. Hiermee kan het woonschip bereikt worden en blijft privatisering van de kade zoveel mogelijk uit. Door de combinatie van het woonschip de Sandor met de gekozen dekschuit en de trapvoorzieningen wordt de totale breedte van deze woonvoorziening 11 meter.

Dit alles samen maakt het verplaatsen van woonschip de Sandor naar de Javakade stedenbouwkundig gezien voorstelbaar. Het woonschip draagt bij aan het nautische karakter, is niet onevenredig groot in verhouding tot de andere schepen en leidt niet tot onevenredige gevolgen van de bezonning en privacy van de omgeving.

Bed & breakfast
Op het woonschip is een reeds vergunde bed en breakfast aanwezig. Deze bed &breakfast heeft een vergunning op basis van de Huisvestingsverordening Amsterdam 2024. Op basis van de vergunningenkaart is er in het Oostelijke Havengebied beperkt ruimte voor bed & breakfasts. Dit betreft de verplaatsing van een bestaande B&B in het Oostelijke havengebied.

Op basis van het bestemmingsplan, zijn op woonschepen aan de Javakade 'aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven' toegestaan. Maximaal 40% van het oppervlak van het woonschip met een maximum van 60 m² mag ten behoeve van deze functies gebruikt worden. Een 'aan huis verbonden bedrijf' is gedefinieerd (artikel 1.34) als *het bedrijfsmatig verlenen van diensten c.q. het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, geheel of overwegend door middel van handwerk, dat door zijn beperkte omvang en door ten minste de hoofdbewoner in een woning en daarbij behorende bijgebouwen, met behoud van de woonfunctie, kan worden uitgeoefend. Hiermee wordt wel een bed & breakfast, maar geen detailhandel of horeca bedoeld.* Op basis van artikel 1.7 is een bed & breakfast gedefinieerd als een *bedrijf, dat met behoud van de woonfunctie door ten minste de hoofdbewoner in een woning wordt uitgeoefend en die voorziet in het verstrekken van nachtverblijf voor maximaal 4 personen voor korte tijd, waarbij het verstrekken van maaltijden en/of dranken aan de logerende gasten ondergeschikt is*.

Op deze locatie is weliswaar maar gedeeltelijk een woonschip toegestaan, bij het mogelijk maken van een nieuwe ligplaats is het wenselijk om aansluiting te zoeken bij de gebruiksmogelijkheden van woonschepen in de omgeving. Op de woonschepen zijn net als bij woningen aan de wal, aan huis gebonden beroepen toegestaan, mits zij voldoen aan bovengenoemde regels. Het toestaan van een bed & breakfast leidt naar verwachting niet tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat op deze locatie.

Type woonschip
Het bestemmingsplan Oostelijke Havengebied Noord definieert een woonschip (artikel 1.60), als *een woonboot die herkenbaar is als een van origine varend schip en die naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast. In geen geval mag het schip voorzien zijn van een niet authentieke opbouw.*

In het Oostelijke havengebied zijn op verschillende plekken ligplaatsen voor woonschepen aanwezig. Met de woonschepen wordt een verbinding gemaakt met het industriële verleden van het gebied. Om die reden zijn hier woonschepen toegestaan die qua uiterlijke kenmerken herkenbaar zijn als van origine varend schip en dus van origine gevaren hebben.

Er is geconstateerd dat de Sandor van origine varend is. Het woonschip heeft originele kenmerken zoals een stuurhut, gangboorden, een stoompijp en patrijspoorten. Op basis van de historische gegevens van het woonschip is geconstateerd dat de originele opbouw van het schip is gehaald, dus strikt genomen is het woonschip voorzien 'van een niet authentieke opbouw'.

Op 29 oktober 2020 is op basis van 'Welstand op het water 2018' geoordeeld dat de Sandor passend is aan de Surinamekade. Het woonschip is van het type 'coaster' is, gebouwd in 1945 op de werf Dunston Richard Thorne UK. Het schip heeft vermoedelijk tot 2013 beroepshalve gevaren onder de vlag van Noorwegen. Het schip is aangepast als woonschip en met voldoende kwaliteit vergund aan de Surinamekade in 2021. Bij de vergunningverlening van het woonschip gold dezelfde definitie van een woonschip en is geoordeeld dat het schip passend is: *Door de jaren heen heeft het schip gevaren met verschillende opbouwen. De nu aangebrachte opbouw past in voldoende mate bij het type schip, dat we hier kunnen spreken van een woonschip en past in het gebied. Dit wordt versterkt door een positief welstandsadvies wat ook ingaat op deze aspecten.* Er zijn geen wijzigingen aangebracht aan het schip.

Voor deze nieuwe locatie is opnieuw geoordeeld op basis van 'Welstand op het water 2018 'en geconstateerd dat: *Aan de kades is plek voor historische schepen en authentieke boten met een robuust karakter. Het zijn stevige schepen met ruimte om te wonen en werken in de romp zoals tjalken, aken, spitsen en kustvaarders. Deze passen net als de oude bebouwing bij het industriële karakter en dragen bij aan de levendigheid en eigenheid van het havengebied.* De coaster Sandor heeft voldoende kwaliteit en past in de omgeving. Daarmee is (opnieuw) geoordeeld dat de 'niet authentieke opbouw' niet ten koste is gegaan van de kwaliteit van het woonschip. Tot slot is de ruimtelijke impact van de 'niet authentieke opbouw' ook stedenbouwkundig positief beoordeeld.

Water
Sinds eind 2000 is de ***Europese Kaderrichtlijn Water*** (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2027 op orde is.
Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken. Daarnaast geldt sinds 2006 de ***Grondwater Richtlijn*** (GWR). Deze richtlijn beschermt het grondwater tegen verontreiniging.

Waterprogramma's spelen een belangrijke rol bij het behalen van doelstellingen uit de KRW en GWR. In de Omgevingswet zijn voor zowel het Rijk, de provincies als de waterschappen verplichtingen opgenomen tot het vaststellen van waterbeheerprogramma's waarin maatregelen zijn opgenomen. Voor het Rijk is dat een nationaal waterprogramma, voor de provincie een regionaal waterprogramma en voor waterschappen een waterbeheerprogramma. De daarin op te nemen maatregelen staan in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Omgevingswet
De Omgevingswet regelt de taken en bevoegdheden ten aanzien van water. De regels van de Waterwet zijn grotendeels opgegaan in de Omgevingswet. Alleen de regels over het Deltaprogramma, deltacommissaris en deltafonds staan nog in de Waterwet. Vanuit het Deltaprogramma worden voorstellen gedaan voor de waterveiligheid, ruimtelijke adaptatie en de zoetwatervoorziening in Nederland. Op grond van artikel 2.19 van de Omgevingswet is het rijk belast met het beheer van rijkswateren. In het Omgevingsbesluit in Bijlage II zijn de oppervlaktewateren en vaarwegen die in beheer zijn bij het Rijk aangewezen. De nieuwe ligplaats is afgestemd met Rijkswaterstaat en er zijn geen bezwaren geuit.

Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027
Het Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid, de uitvoering ervan in de rijkswateren en de daartoe behorende aspecten van het omgevingsbeleid. Het NWP 2022 - 2027 geeft uitvoering aan de EU-richtlijnen, is de opvolger van het NWP 2016 -2021 en vervangt dat plan. Het NWP is de doorwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en een verplicht programma op grond van de Omgevingswet. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebied-beheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee.

Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving

Watertoets
Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook 'watertoets' genoemd.

Primaire waterkeringen
In verband met de waterveiligheid bepaalt artikel 5.38 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dat een omgevingsplan moet waarborgen dat er geen belemmeringen ontstaan voor de instandhouding, het onderhoud of de versterking van de primaire waterkering.

Veiligheid scheepsvaartverkeer
Een ander aspect van de waterveiligheid is de veiligheid voor het scheepsvaartverkeer. Op grond van artikel 5.161 Besluit kwaliteit leefomgeving dient een omgevingsplan bij een rijkswater (zoals bedoeld in artikel 5.160 Bkl) dat een vaarweg is of een vrijwaringsgebied heeft rekening te houden met het belang van het voorkomen van belemmeringen voor het scheepvaartverkeer, namelijk:
a. de vlotte en veilige doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
d. de toegankelijkheid van de vaarweg voor hulpdiensten; en
e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de vaarweg.

De begrenzing van een vrijwaringsgebied is opgenomen in Bijlage III van de Omgevingsregeling, https://repository.officiele-overheispublicaties.nl/Datacollecties/2022/dc-2022-17/1/html/dc-2022-17.html

Langs de Noordzeekanaal en het IJ bevinden zich walradars, die schepen via radarsignalen kunnen monitoren. Bebouwing langs het IJ mag deze radars ook niet verstoren. Veilig gebruik van de vaarweg kan bijvoorbeeld door geen bebouwing of begroeiing te plaatsen op locaties die de navigatie van de scheepvaart (radar en zicht) kunnen verstoren. In het omgevingsplan dient de gemeente hiermee rekening te houden. De scheepvaart wordt niet gehinderd.

Provinciaal beleid
Op grond van artikel 2.18 Omgevingswet heeft de provincie de volgende taken op het gebied van waterbeheer:

- het beschermen van de kwaliteit van het grondwater in grondwaterbeschermingsgebieden
- op het gebied van het beheer van watersystemen en het zwemwaterbeheer:
- het beheer van watersystemen, voor zover dat aan de provincie is toegedeeld;
- het houden van toezicht op het beheer van watersystemen voor zover dat is toegedeeld aan de waterschappen, met uitzondering van het beheer van primaire waterkeringen,
- het beheer van de zwemwaterkwaliteit, voor zover deze taak niet bij een gemeente, een waterschap of het Rijk ligt.

De provincie stelt een regionaal waterprogramma vast om uitvoering te geven aan verschillende Europese richtlijnen zoals de KRW en de GWR en is daartoe verplicht op grond van de Omgevingswet. De provincie neemt hierin het regionaal waterbeleid op. Daarnaast coördineert ze de gebiedsgerichte uitoefening van taken en bevoegdheden door gemeenten en waterschappen.

Omgevingsverordening
Regionale waterkeringen
Op grond van de Omgevingswet (artikel 2.13) is de provincie verplicht omgevingswaarden voor de veiligheid van regionale waterkeringen in de omgevingsverordening op te nemen. Daarbij neemt de provincie de gemiddelde kans op overstroming van bij verordening aangewezen gebieden op en wijst de vaarwegen aan die in beheer bij gemeenten zijn.

Op grond van artikel 6.84 van de Omgevingsverordening moet het omgevingsplan voorzien in regels die waterkerende activiteiten beschermen.

In principe zijn in het werkingsgebied van de regionale waterkeringen – de beschermingszone - op grond van artikel 6.85 geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Alleen in overeenstemming met de waterbeheerder en de provincie is dit mogelijk. De locatie aan de Javakade maakt geen deel uit van een regionale waterkering.

Vaarwegen
Op grond van de provinciale Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 heeft de provincie een aantal vaarwegen in Amsterdam van regionaal belang verklaard voor beroepsvaart en recreatievaart (conform de eisen uit de Scheepvaartverkeerswet). Onder bevoegd gezag van de provincie zijn het vaarwegbeheer en het nautisch beheer bij waterschappen of de gemeente belegd (bijlage 8 met vaarwegenlijst A, B en C). De gemeente is belast met het beheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied vaarweg – beheer gemeente.

Een aantal wateren die niet van regionaal belang is voor de beroepsvaart of recreatievaart, maar waar de gemeenten wel al reeds vaarwegbeheer voeren of vaarwegbeheer willen ontwikkelen zijn ook aangewezen met het werkingsgebied ‘vaarwegbeheer – gemeente’. De gemeenten zijn volledig vrij invulling te geven aan het vaarwegbeheer voor deze wateren op grond van hun

autonome bevoegdheid krachtens de Gemeentewet (Vaarwegenlijst C). De Javakade is niet van regionaal belang verklaard.

Waterschappen
De waterschappen zijn beheerder van de regionale watersystemen.

Waterschapsverordening
De verschillende waterschappen die voor Amsterdam van belang zijn hebben elk een eigen waterschapsverordening vastgesteld wat een samenvoeging inhoudt van de voorheen geldende Keuren, keurbesluiten en andersoortige regelingen. In de waterschapsverordening van het waterschap zijn regels opgenomen gericht op het watersysteem en waterstaatswerken binnen het beheergebied van het waterschap.

Waterberging
In de Waterschapsverordening zijn regels gesteld over onder meer de compensatie van verhard oppervlak in verband met het verlies aan waterberging in de bodem en de verhoogde afvoer van hemelwater op het oppervlaktewater.
Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient voldoende waterberging te worden aangelegd, zodat dit niet afgewenteld wordt op de omgeving. Daarom dient waterneutraal te worden gebouwd. Voldoende compenserende maatregelen dienen hiertoe getroffen te worden. Een maatwerkberekening is vereist waar het om een aanzienlijke verharding gaat, om de benodigde waterbergingscapaciteit te kwantificeren.

Standaard wordt gecompenseerd in vergroting van het wateroppervlak. Maar als gevolg van verdere verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor de openbare ruimte vaak multifunctioneel wordt benut. Hierdoor is de ruimte beperkt om waterberging te realiseren. Er zijn vormen van waterberging ontwikkeld die een alternatief kunnen vormen voor het realiseren van extra oppervlaktewater. De beleidsregels van het hoogheemraadschap geven ruimte aan de toepassing van deze andere vormen van waterberging.

Bij een toename aan oppervlakteverharding van 2.0000 m2 of meer geldt een omgevingsvergunningplicht. Bij minder dan 2.000 m2 aan verharding geldt de zorgplicht uit 2.3 van de verordening. In bijna alle gevallen waarin verharding plaatsvindt dient de toename aan verharding gelet op de Waterschapsverordening te worden gecompenseerd door binnen hetzelfde peilgebied 10 procent van de oppervlakte ervan als verbreed of nieuw water te graven. Indien de verharding minder dan 800 m2 betreft is geen compensatie vereist. In dit geval wordt geen verharding toegevoegd en betreft de ontwikkeling een drijvend bouwwerk.

Overige vergunningplichtige activiteiten
Voor activiteiten in en rondom beperkingengebieden zoals bijvoorbeeld een oppervlaktewaterlichaam, een waterkering of dijklichaam, het aanleggen van een bouwwerk, maar ook het onttrekken van grondwater is een omgevingsvergunning van het waterschap vereist. In dit geval is geen sprake van een activiteit in een beperkingengebied.

Gemeentelijk beleid en regelgeving
De gemeente heeft op grond van artikel 2.16 Omgevingswet een aantal zorgtaken en verplichtingen op het gebied van het beheer van watersystemen en waterketenbeheer.
Het gaat hier om:

- Hemelwaterzorgplicht;
- Grondwaterzorgplicht;
- Inzameling en transport stedelijk afvalwater;
- Beheer van watersystemen, voor zover toegedeeld bij provinciale omgevingsverordening of Omgevingsregeling;
- Zuivering van stedelijk afvalwater, voor zover van toepassing.

Vaarwegen
De gemeente is vaarwegbeheerder en nautisch beheerder van de vaarwegen waarvoor zij zijn aangewezen door de provincie in de Omgevingsverordening NH 2022 (bijlage 8). Voor wat betreft het IJ is het Centraal Nautisch beheer Noordzeekanaalgebied het orgaan waaraan verschillende bevoegdheden zijn overgedragen. De taken van dit orgaan worden uitgevoerd door de Haven Amsterdam (Port Amsterdam).

Regeling doorvaartprofielen 2008
Voor het vaarwegbeheer van vaarwegen onder de bevoegdheid van de gemeente is de Regeling doorvaartprofielen 2008 van belang. Hierin heeft het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam vastgelegd wat de minimaal beschikbare breedte en diepte van een vaarweg moet zijn en welke vaartuigen van bepaalde vaarwegen gebruik mogen maken. Nieuwe activiteiten mogen niet in strijd zijn met de doorvaartprofielen. Daar is hier geen sprake van.

Waterkeringen
De activiteit wordt niet uitgeoefend binnen een gebied nabij een waterkering.

Nautische veiligheid
De IJhaven valt binnen het Centraal Nautisch Beheer gebied (CNB) en betreft Havenwater waar de Havenverordening geldt. De (Rijks) Havenmeester vertegenwoordigt hier het nautisch bevoegd gezag. Er is geconstateerd dat het innemen van een ligplaats op deze locatie, nautisch veilig is en geen belemmeringen oplevert voor het scheepvaartverkeer. Net als bij de andere afgemeerde schepen in de IJhaven zal de gemeente afspraken maken met de aanvrager over het vrijmaken van de ligplaats ten behoeve het evenement Sail zolang dit evenement in de IJhaven plaats zal vinden.

Waterberging
Door de activiteit is sprake geen sprake van toename van verharding. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Ecologie
Bij ruimtelijke ontwikkelingen en projecten moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Een omgevingsvergunning kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal of gemeentelijk beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het besluitgebied zelf te liggen. Activiteiten in een besluitgebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet rekening worden gehouden bij het verlenen van omgevingsvergunning.

Gebiedsbescherming: Natura 2000
Op grond van de Vogel- en van de Habitatrichtlijn zijn door de Europese lidstaten gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Voor die gebieden geldt een zware bescherming en zijn doelstellingen voor de daar voorkomende beschermde planten- of diersoorten vastgesteld.
Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante negatieve effecten heeft op de soorten en/of habitattypen waar doelstellingen voor zijn. Sommige negatieve effecten, zoals die van stikstof, kunnen verreiken.

De natuurbeschermingswetgeving vereist dat het zeker moet zijn dat significant nadelige effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan of project uitgesloten zijn, voordat toestemming verleend wordt voor dat plan of project. Als het niet op voorhand zeker is dat dergelijke effecten uitgesloten zijn, moet een zogenoemde passende beoordeling opgesteld worden en een omgevingsvergunning bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (namens deze: de Omgevingsdienst Noord-Holland-Noord) worden aangevraagd voor een Natura2000-activiteit. Als uit de passende beoordeling blijkt dat die effecten ook niet met te treffen maatregelen kunnen worden uitgesloten, dan moet de zogenoemde ADC-toets worden doorlopen: er zijn geen Alternatieven, er is sprake van Dwingende redenen van openbaar belang en er vindt Compensatie plaats. Dit moet in het te nemen besluit gemotiveerd worden.

De voormalige Wet natuurbescherming is via het aanvullingsspoor beleidsneutraal omgezet in de Omgevingswet en het Besluit activiteiten leefomgeving (hfd. 11), zie Aanvullingswet natuur Omgevingswet (Stb. 2020, 310) en Aanvullingsbesluit natuur Omgevingswet (Stb. 2021, 22). Ook de Spoedwet aanpak stikstof (Stb. 2019,517), Verzamelwet LNV 2021 (Stb. 2021, 27) en de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Stb. 2021, 140) zijn opgegaan in de Omgevingswet.

Natuurnetwerk Nederland
Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd.
Dit Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op grond van artikel 7.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in de provincie Noord-Holland gebieden aangewezen als NNN en als natuurverbindingen die onmisbaar zijn voor het volwaardig functioneren van het NNN. Het plangebied maakt geen deel uit van het de NNN.

Beschermde soorten
Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Soortenbescherming is een onderdeel van de Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving. De soortenbescherming geldt zowel binnen als buiten speciaal beschermde natuurgebieden. Met verschillende wetsinstrumenten is het mogelijk om te zorgen voor de bescherming van flora en fauna. Dit voorkomt achteruitgang van de biodiversiteit. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijfs-, en nestplaatsen uit te halen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

Op basis van maps.amsterdam.nl is gekeken of er beschermde soorten te verwachten zijn op deze locatie. Daar zijn geen waarnemingen van gedaan. Voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) geldt de zorgplicht.

Parkeren
Op basis van het Omgevingsplan Amsterdam wordt de parkeerbehoefte berekend. Het plangebied bevindt zich op een B – locatie. Woonschepen zijn niet apart benoemd in de nota parkeernormen/omgevingsplan. De nieuwbouwnorm voor een woning > 60 m² is 0,6 tot 1 pp/woning. Dat verandert niet als er ook een B&B in de woning is, het blijft immers een woning. Bij kleine projecten kan er op basis van het parkeerbeleid worden afgeweken van de parkeernorm als op eigen terrein de minimale parkeereis onder de 4pp blijft. Dat is hier het geval.

Het betreft een verplaatsing van het woonschip binnen het Oostelijk Havengebied. Dit leidt per saldo niet tot extra parkeerbehoefte. De maximale normatieve parkeerbehoefte is goed op te vangen in de omgeving: de hoogst gemeten parkeerdruk in dit deel van de Javakade is 60%.

Naast parkeerplekken voor auto's, geldt op basis van de nota parkeernormen fiets en scooter dat er tevens voldoende fietsparkeerplekken dienen te worden gerealiseerd. Er zijn geen normen in de nota parkeernormen fiets en scooter 2018 opgenomen voor woningen of woonschepen. Een woonschip heeft in de praktijk wel een fietsparkeerbehoefte, uitgaande van een oppervlakte van 100 m² is de behoefte 4 fpp/schip. Er is geen reden om aan te nemen dat het parkeren van fietsen op de kade zal leiden tot onoverkomelijke hinder of gevaar. Er is voldoende ruimte aanwezig.

Geluid
Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bevat standaardwaarden en grenswaarden van geluidbronnen op geluidgevoelig gebouwen (zoals woningen). Als het geluid op de gevel niet hoger is dan de standaardwaarde, is het geluid in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade klein. Met het toevoegen van een nieuwe activiteit vraagt dit om de eventuele bescherming van gebouwen en locaties tegen geluid.
Deze ligplaats zal ingenomen worden door een woning met bed&breakfast. Op de kade zijn woningen op circa 15 meter afstand. De verwachting is dat er geen geluidhinder zal worden

ondervonden van het woonschip met bedrijf aan huis. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

Participatie
Participatie is vereist volgens artikel 16.55, zevende lid van de Omgevingswet, en het 'Aanwijzingsbesluit adviesrecht en verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsactiviteit gemeente Amsterdam'. Hiervoor heeft de gemeente een handreiking opgesteld.

De gemeente Amsterdam heeft in haar beleid vastgelegd dat voor alle omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten verplicht aan participatie moet worden gedaan. De wetgever heeft echter niet bepaald wanneer er (bij verplichte participatie) sprake is van onvoldoende participatie. Maar gesteld kan worden dat participatie wel enige betekenis moet hebben. Daarbij is de aard van het project en de impact op de omgeving van belang. Hiertoe heeft de gemeente Amsterdam de 'Participatiehandreiking Betrek de buurt bij uw initiatieven 2022' vastgesteld.

Op 24 augustus 2026 is een inloopavond georganiseerd voor betrokkenen over het voornemen van een nieuwe ligplaats op deze locatie. Er zijn 14 mensen langsgekomen die hun reacties hebben gegeven. De reacties hadden onder andere betrekking op het eventuele aantasten van karakter van de haven, het uitzicht en de zorgen over een bed &breakfast. Er is kennisgenomen van deze reacties en deze zijn meegewogen in de besluitvorming.

Het doel van participatie is om burgers in een vroegtijdig stadium te betrekken bij de besluitvorming, maar participatie gaat niet zo ver dat de inbreng van omwonenden vervolgens ook van beslissende betekenis is. Participatie kan het draagvlak bij de burger vergroten, maar heeft dus niet automatisch tot gevolg dat dit ook leidt tot een voor alle omwonenden wenselijke beslissing, zie bijvoorbeeld de uitspraak van 11 april 2024 van Rechtbank Gelderland (ECLI:NL:RBGEL:2024:2126). Iedereen heeft de mogelijkheid gekregen om zijn reactie te geven en zijn bedenking(en) te uiten. Draagvlak is in dit geval niet doorslaggevend en de argumenten van de omwonenden zijn meegenomen in de afweging.

Financiële haalbaarheid
Uitgangspunt is dat de kosten die gemaakt worden voor het opstellen van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit voor rekening komen van de initiatiefnemer.

Kostenverhaal
Er is geen sprake van verplicht kostenverhaal (artikel 13.11 Omgevingswet) omdat geen sprake is van een kostenverhaalsplichtige activiteit (artikel 8.13 Ob).

Nadeelcompensatie
Er kan worden afgezien van het afsluiten van een verhaalovereenkomst met de initiatiefnemer tot vergoeding van nadeelcompensatie, omdat het normaal maatschappelijk risico voor rekening blijft van de benadeelde (artikel 4.126 Awb). Bij waardedaling van een onroerende zaak geldt er een vast forfait van 4 procent (artikel 15.7 Omgevingswet). De kans dat de omgevingsplanactiviteit kan leiden tot schade die boven het normaal maatschappelijk risico uitkomt, wordt niet realistisch geacht.

Conclusie advies

Geadviseerd wordt om medewerking te verlenen aan dit initiatief onder voorwaarde dat er afspraken met de aanvrager worden gemaakt over het vrijmaken van de ligplaats ten behoeve het evenement Sail zolang dit evenement in de IJhaven plaats zal vinden.

[1] Het advies heeft geen betrekking op andere activiteiten, zoals de bouwactiviteit, Natura-2000 activiteit, flora-en fauna-activiteit, rijksmonumentenactiviteit, milieubelastende activiteit en de waterontrekkingsactiviteit.

[2] Eventuele welstandsbeoordeling wordt gedaan door de Commissie Omgevingskwaliteit.