

Ruimtelijke onderbouwing

Steigers Houthaven (Wiborgsteiger en Narvasteiger)

Versie: indiening
Datum: 31 januari 2023

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon [REDACTED]
e-mail [REDACTED]@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Beschrijving project	4
3.	Geldende bestemmingsplannen en afwijkingen	5
3.1.	Bestemmingsplan 'De Houthaven 2013'	5
3.2.	Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken'	6
3.3.	Afwijkingen bestemmingsplan	7
4.	Beleidskader	8
4.1.	Rijksbeleid.....	8
4.2.	Provinciaal beleid.....	9
4.3.	Gemeentelijk beleid.....	12
5.	Randvoorwaarden	15
5.1.	Algemeen.....	15
5.2.	Externe veiligheid	15
5.3.	Flora en fauna (soortbescherming)	16
5.4.	Stikstofdepositie (gebiedsbescherming)	16
5.5.	Waterparagraaf	17
5.6.	Duurzaamheid	17
5.7.	Milieueffectrapportage	18
6.	Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid	19
6.1.	Eigendomsverhoudingen.....	19
6.2.	Economische uitvoerbaarheid.....	19
6.3.	Planschade.....	19
7.	Motivering afwijkingen bestemmingsplan	20
7.1.	Algemeen.....	20
7.2.	De afwijking waarvoor omgevingsvergunning wordt verleend	20
7.3.	Milieu- en omgevingsaspecten.....	21
7.4.	Beleid	21

1. Inleiding

Begin 1994 gaf het gemeentebestuur opdracht voor de herontwikkeling van de Houthaven. Inmiddels zijn meer dan 1.500 woningen opgeleverd en nog vele honderden in aanbouw. Verder komen er steeds meer voorzieningen: van een gezondheidscentrum tot verschillende horeca en een AZC. Ondertussen worden er plannen ontwikkeld en ontwerpen gemaakt voor de nog te bebouwen eilanden. Tot slot worden de grachten gegraven en de rest van de openbare ruimte ingericht. De realisatie van nieuwe steigers met ligplaatsen is onderdeel van de plannen. Ten noorden van de verschillende eilanden wordt een waterprogramma voorzien met ligplaatsen voor woonboten(schepen), drijvende woningen/watervilla's en stilgelegde binnenvaartschepen. Als alles volgens planning verloopt dan is de Houthaven in 2025 klaar.

Voorafgaand aan de planvorming waren al woonschepen in het plangebied Houthaven aanwezig. Deze moesten tijdelijk verhuizen om de ontwikkeling van de Houthaven mogelijk te maken. In het Houthaven gebied zijn bestaande woonschepen aanwezig die nog wachten op toewijzing van een definitieve ligplaats. Er zal nog een herverdelingsproces van ligplaatsen plaatsvinden op grond waarvan deze bestaande woonschepen een definitieve ligplaats krijgen toegewezen. Een deel van deze bestaande woonschepen zal een ligplaats krijgen aan de Narva- en Wiborgsteiger.

Er zijn tot nu toe 21 ligplaatsen aangelegd in de Houthavengracht, 19 voor woonschepen met een lengte tot 25 meter en 2 voor woonschepen tot 20 meter. De Haparandasteiger en de Haparandadam bieden plek aan 16 ligplaatsen waarvan een aantal tijdelijk zijn. Nu wordt de realisatie voorbereid van 18 ligplaatsen voor woonschepen aan de nieuw te bouwen Wiborgsteiger en Narvasteiger en 3 kleine steigers voor ligplaatsen aan de westkant van de Pontsteiger.

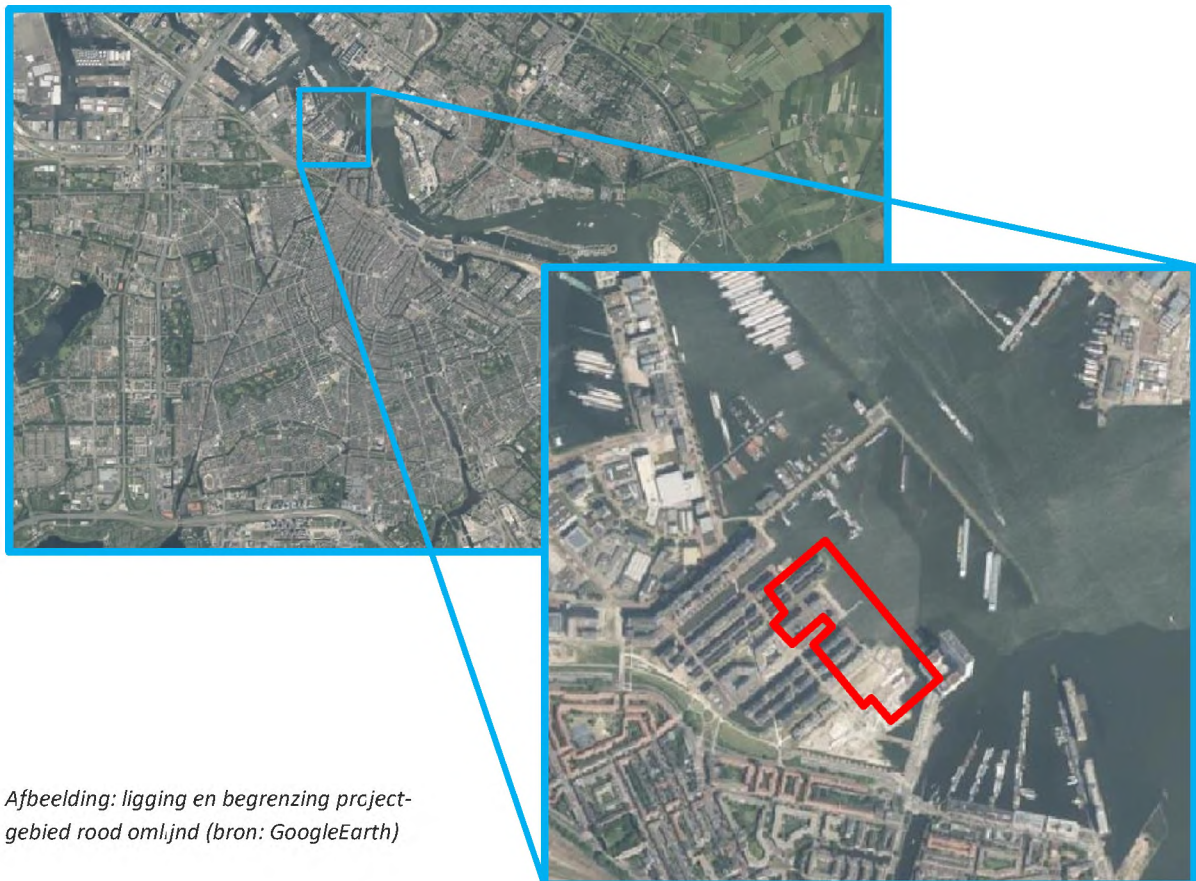
Over het ontwerp van de nieuw te bouwen steigers in de Houthaven is meerdere malen gecommuniceerd met de omgeving, zowel met de woonschipbewoners in de Oude Houthaven en de Houthaven als met de omwonenden. De communicatie heeft plaats gevonden via digitale avonden, inloopavonden, de steigercommissie (groep woonschipbewoners) en via verschillende VVE's in het Houthavengebied.



Afbeelding: situering steigers in Houthaven en Oude Houthaven

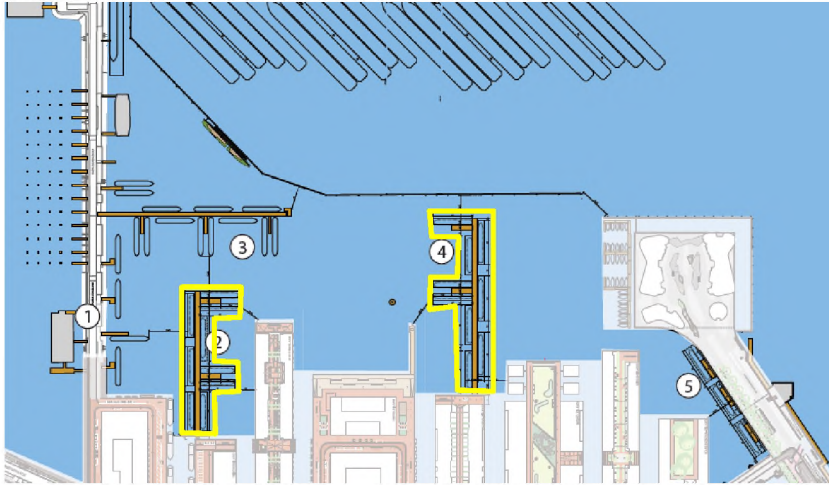
De afmetingen van de steigers zijn groter dan het geldende bestemmingsplan toelaat. Om de steigers mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure nodig. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde motivering daarbij.

Op de volgende afbeeldingen is de ligging en begrenzing van het projectgebied waar het waterprogramma van de Houthaven wordt gerealiseerd weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectgebied rood omljnd (bron: GoogleEarth)

De voorliggende Ruimtelijke Onderbouwing heeft alleen betrekking op de Wiborgsteiger en Narvasteiger. Dat zijn de twee steigers (geel omlijnd) die op onderstaande afbeelding zijn weergegeven.



Afbeelding: steigers waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft (geel omlijnd)

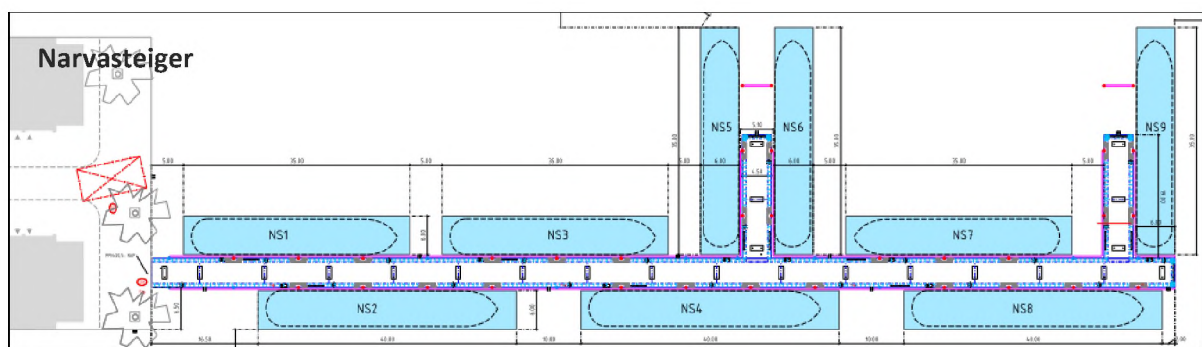
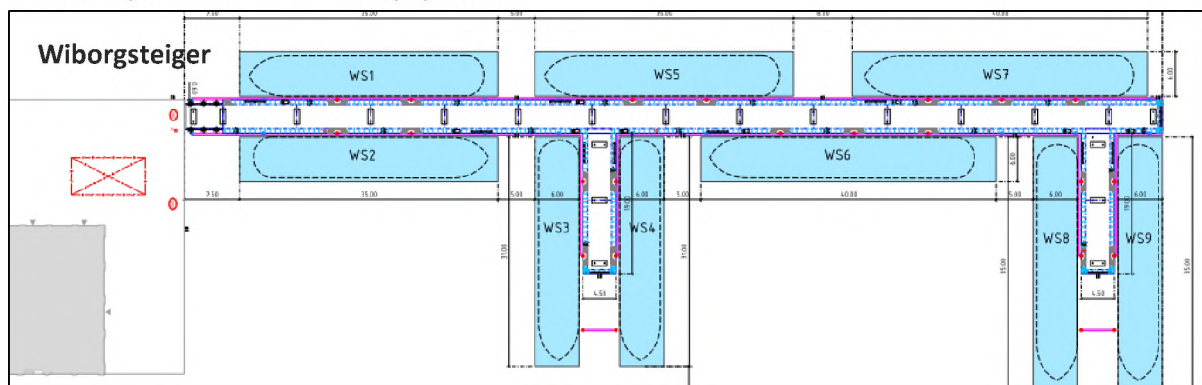
2. Beschrijving project

De Wiborg- en de Narvasteiger worden 4,50 breed en hebben een lengte van resp. 132,5 en 158,5 meter. De steigers zijn niet toegankelijk voor auto's. De constructie bestaat uit een betonnen bak waarin alle kabels en leidingen worden doorgetrokken.

De Wiborgsteiger komt aan de kop van het Wiborgeiland (eiland 1) en wordt $\pm 132,5$ meter lang en de Narvasteiger komt aan de kop van het Narva-eiland met een lengte van $\pm 158,5$ meter.

De afwijking is voor het overgrote deel het gevolg van de breedte van de steigers en de zijsteigers. Deze wordt 4,5 meter in plaats van 3,5 zoals in eerste instantie voorzien was. De brandweer heeft als eis gesteld dat er tussen de schepen 5 meter afstand moet zitten in verband met brandoverslag. Dit is de reden dat de breedte van de steiger nu 4,5 meter bedraagt. Met de afmeerpalen erbij wordt de afstand tussen de schepen dan 5 meter.

Aan elk van de steigers kunnen in 9 schepen een ligplaats krijgen, dus 18 in totaal. De indeling van beide steigers is hieronder weergegeven.

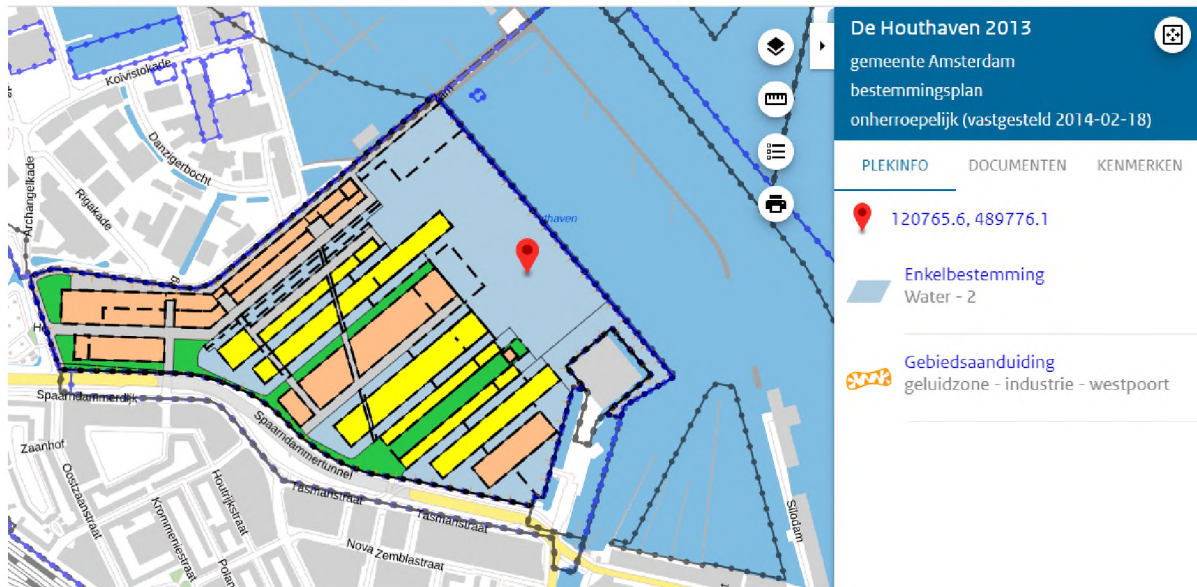


Mogelijk worden er aan de steigers langere schepen afgemeerd dan de in het bestemmingsplan toegelaten 35 meter, maar dat wordt bepaald aan de hand van het in de inleiding genoemde verdeelproces. Indien er langere schepen komen die niet voldoen aan de maten van het bestemmingsplan wordt daarvoor een aparte planologische procedure doorlopen.

3. Geldende bestemmingsplannen en afwijkingen

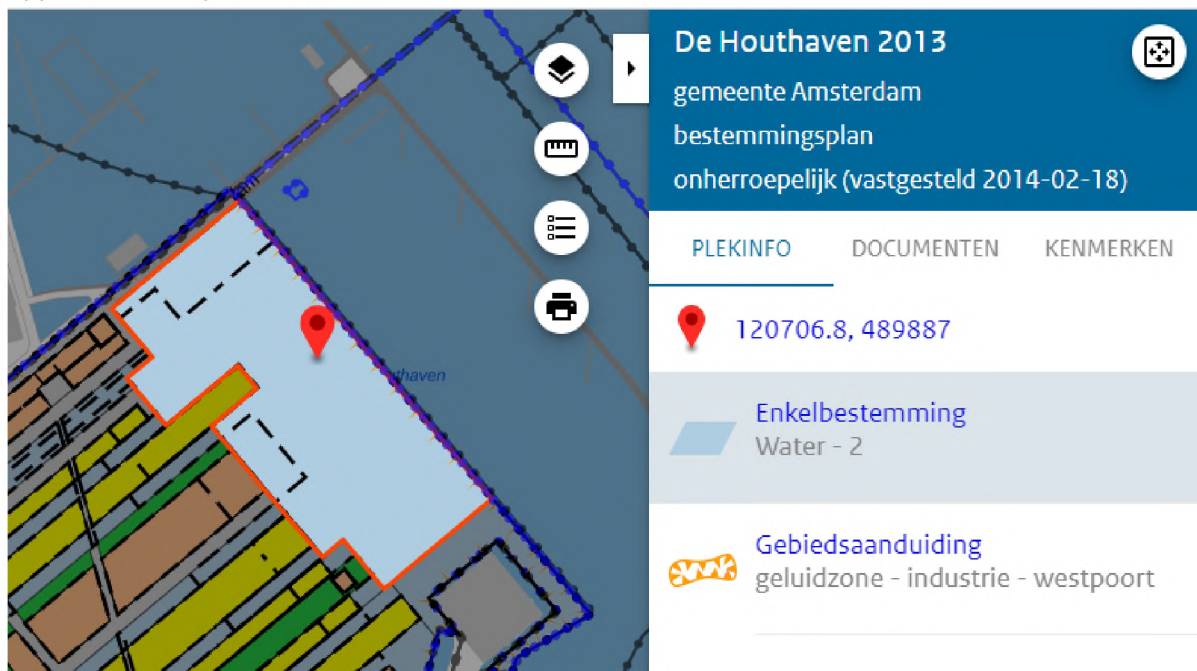
3.1. Bestemmingsplan 'De Houthaven 2013'

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan 'De Houthaven 2013'. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 18 februari 2014 en nadien zonder beroep onherroepelijk geworden.



Afbeelding: plankaart bestemmingsplan De Houthaven 2013

In het bestemmingsplan is het water ten noorden van de eilanden bestemd als 'Water – 2', met een oppervlak van bijna 80.000 m².



Afbeelding: bestemming 'Water – 2'

Binnen deze bestemming 'Water – 2' zijn ligplaatsen toegestaan voor bedrijfsvaartuigen, woonschepen (inclusief bijboten) en steigers.

Er mogen 53 ligplaatsen worden gerealiseerd. Het toegelaten oppervlak steigers is 75 m² per vaartuig, dus 3.975 m² in totaal. Voor de 18 te realiseren woonschepen aan de Wiborgsteiger en Narvasteiger is 1.350 m² aan steigers toegelaten.

3.2. Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken'

Ter plaatse geldt tevens het Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken', vastgesteld op 18 september 2019. Voorafgaand aan vaststelling van dat plan waren in de meeste vigerende bestemmingsplannen in Amsterdam geen bouwregels opgenomen voor drijvende bouwwerken, omdat woonboten voorheen niet werden aangemerkt als bouwwerken. Wel zijn er gebruiksregels opgenomen. Ook in het bestemmingsplan 'De Houthaven 2013' was dat het geval en dat is aangepast met de vaststelling van het Paraplubestemmingsplan.

Het Paraplubestemmingsplan verving een aantal begrippen (artikel 1) uit het bestemmingsplan 'De Houthaven 2013' alsook de wijze van meten (artikel 2) van drijvende bouwwerken.

Daarnaast is er een voorbereidingsbesluit tot partiële herziening van het bestemmingsplan Drijvende Bouwwerken genomen. De werking van dit voorbereidingsbesluit heeft echter geen betrekking op de onderhavige aanvraag. Hierdoor ontstaat er geen aanhoudingsplicht voor het behandelen van de aanvraag.

Het bepaalde in dit Paraplubestemmingsplan is niet van invloed op de nu aan de orde zijnde omgevingsvergunning voor de steigers.

3.3. Afwijkingen bestemmingsplan

Het realiseren van een groter oppervlak steigers per ligplaats is in strijd met het bestemmingsplan 'De Houthaven 2013'.

Het toegelaten oppervlak steigers is 75 m² per vaartuig, voor elke steiger met 9 ligplaatsen is 675 m² aan steigers toegelaten. De afmetingen van de Wiborgsteiger en Narvasteiger zijn echter groter:

- Wiborgsteiger: 761 m² (85 m² steiger per schip; 9x overschrijding van 10 m²)
- Narvasteiger: 884 m² (98 m² steiger per schip; 9x overschrijding van 23 m²)

De afwijking is voor het overgrote deel het gevolg van de breedte van de steigers en de zijsteigers. Deze worden alle 4,5 meter in plaats van 3,5 meter breed (voor de hoofsteiger en 2,50 meter voor de zijsteigers) zoals in eerste instantie voorzien was. De brandweer heeft als eis gesteld dat er tussen de schepen 5 meter afstand moet zitten in verband met brandoverslag. Dit is de reden dat de breedte van de steigers inclusief de zijsteigers nu 4,5 meter bedraagt (met de afmeerpalen erbij bedraagt de afstand tussen de woonschepen dan 5 meter). Verder is de afwijking het gevolg van de mogelijkheid die gecreëerd wordt voor een aantal langere ligplaatsen dan 35 meter (zoals in het bestemmingsplan bepaald wordt). Een en ander nog afhankelijk van het in de inleiding genoemde herverdelingsproces voor de bestaande woonschepen in het gebied. Onder de bestaande woonschepen die nog wachten op een definitieve ligplaats in het Houthaven gebied, is er ook een aantal met een afmeting groter dan 35 meter en tot maximaal 40 meter. Het is voorzienbaar dat enkele daarvan een ligplaats toegewezen zullen krijgen aan de Narva- en Wiborgsteiger. Daarom is op de Narva- en Wiborgsteiger extra ruimte gereserveerd voor deze grotere schepen. Op de Wiborgsteiger is ruimte voor 2 bestaande woonschepen van maximaal 40 meter gereserveerd en op de Narvasteiger is ruimte voor 3 bestaande woonschepen van max. 40 gereserveerd. Dit verklaart het verschil in overschrijding van het maximaal aantal m² tussen beide steigers. Voor het daadwerkelijke plaatsen van de grotere bestaande woonschepen zal in een later stadium nog een aparte aanvraag omgevingsvergunning worden doorlopen.

Binnen de bestemming "Water – 2" zijn binnen het geldende bestemmingsplan overal steigers toegestaan en het bestemmingsplan laat (veel) meer woonschepen en steigeroppervlak toe dan wat met deze omgevingsvergunning wordt gerealiseerd. De planologische en ruimtelijke impact van de afwijking is daarom nihil ten opzichte van de ruimtelijke mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan nu reeds biedt.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 juli 2023 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Op 11 september 2020 is de NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO₂-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijkswaagen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

4.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voor de onderhavige bestemmingsplanafwijking is uitsluitend artikel 6.3 (Nieuwe stedelijke ontwikkelingen) van belang. Daarin is geregeld dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het onderhavige project voorziet in een overschrijding van het oppervlak steiger per woonboot en is daarom niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening vereist daarom geen regionale afstemming.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020. Het ontwerp van de verordening heeft van maandag 26 april tot en met vrijdag 18 juni 2021 ter inzage gelegen. De Omgevingsverordening NH2022 zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet (vooralsnog: 1 juli 2023). Voor dit project blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader.

Het project past binnen de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

De provincie heeft op 31 januari 2022 het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 vastgesteld. Genoemd Waterprogramma vervangt de eerdere Watervisie 2021, welke met het besluit tot vaststelling van het Waterprogramma is ingetrokken.

Met het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 wordt uitvoering gegeven aan het waterbeleid in de Omgevingsvisie NH2050 en aan de Waterwet (artikel 4.4). Met het programma wordt tevens geanticipeerd op de Omgevingswet (artikel 3.8), waarin is opgenomen dat de provincie regionale waterprogramma's vaststelt ter uitvoering van Europese richtlijnen over water. De indeling van het voorliggende programma sluit hierop aan. In achtereenvolgens de deelprogramma's 'Oppervlaktewater' (Kaderrichtlijn Water, Zwemwaterrichtlijn), 'Grondwater' (Grondwaterrichtlijn, Drinkwaterrichtlijn) en 'Overstromingsrisico's' (Richtlijn Overstromingsrisico's) is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket van maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 is in beginsel alleen een voor de provincie bindend programma. Het is met andere woorden 'zelfbindend'. Enige uitzonderingen zijn de ecologische doelen van de oppervlaktewaterlichamen, die bindend zijn voor de waterschappen.

Het project is niet in strijd met de kaders als gegeven in het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027.

4.3. Gemeentelijk beleid

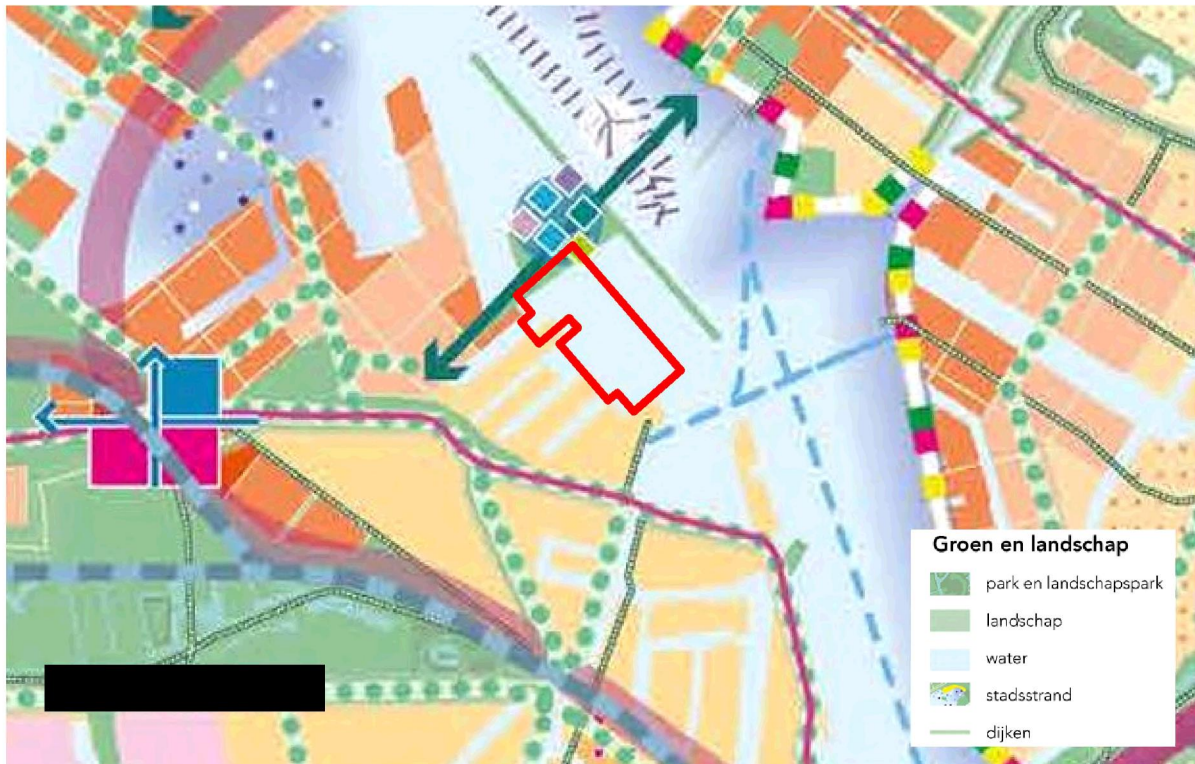
Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor OV in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuze vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

De projectlocatie is aangewezen als 'luw gebied' en 'kleinschalige ontwikkeling en transformatie', zoals hieronder op een uitsnede van de Visiekaart Amsterdam 2050 is getoond.



Afbeelding: uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050 ter hoogte van projectlocatie (rode omlijning)

Veel beleid over woonboten is gebiedsgericht in bestemmingsplannen verwerkt. In het toekomstige omgevingsplan worden terminologie en meetmethodes geharmoniseerd, met behoud van de gebiedsgerichte accenten.

Veel Amsterdams water heeft landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Met alle druk op het water bestaat het risico dat het water verrommelt. Pogingen tot exclusief gebruik nemen toe, zoals uitdijende, te dicht op elkaar liggende woonboten, private terrassen en steigers of oevergebruik achter hoge schuttingen. De komende jaren legt de gemeente de volgende accenten:

1. Behoeften per gebied worden in samenspraak met bewoners en andere betrokkenen geïnventariseerd. Waar is meer zicht op het water gewenst? Waar is behoefte aan groene oevers, oplaadpunten voor pleziervaart, wisselplekken voor woonboten, steigers voor goederenvervoer of zwemplekken? Waar hinderen de betrokkenen elkaar? Een beeld daarvan maakt goede afwegingen mogelijk.
2. Overwogen wordt een 'Puccini Blauw' op te stellen, als catalogus voor de inrichting van openbare ruimte rond water. Standaardisatie is hier gewenst, bijvoorbeeld voor inrichting van kades en oevers en walkasten voor nuts- en toegangsvoorzieningen voor woonboten.
3. Met gebiedsgericht maatwerk wordt het zicht op het water vergroot. Handhaving van illegale schuttingen en betere afspraken over zichtlijnen bij onder voorwaarden verhuurde oevers zijn daarvan onderdeel. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen worden de inrichting en het openbare gebruik van de oever liefst hersteld.

4. Voor duurzame energieopwekking wordt ook gekeken naar locaties op water. In de regionale energiestrategie is het grootschalig opwekken van zonne-energie op water als 'nee, tenzij' benoemd.

Het huidige beleid om het aantal woonboten niet uit te breiden blijft staan. Behoud van historische woonboten heeft een breed draagvlak.

Richtlijnen woonboten stadsdeel Westerpark 2008

De richtlijnen woonboten 2008 behoren bij de Nota Woonschepenbeleid Westerpark 2007. De nota bevat veel algemene informatie en kan worden gelezen als inleiding op het beleid voor woonboten. De concrete eisen die het stadsdeel stelt zijn opgenomen in de richtlijnen. De Richtlijnen woonboten stadsdeel Westerpark 2008 zijn vastgesteld op 9 december 2008 en verlengd bij besluit van B&W op 28 november 2017. Hierin is geregeld dat in de Houthaven en de Oude Houthaven alleen van origine varende schepen zijn toegestaan. Voorts zijn bepalingen ten aanzien van de afmetingen van schepen opgenomen. Voor de onderhavige omgevingsvergunning, die alleen betrekking heeft op de steigers, geven de richtlijnen geen regels.

Verordening op het binnenwater 2010

In deze verordening is onder meer bepaald dat het verboden is zonder of in afwijking van een vergunning van het college met een woonboot ligplaats in te nemen. De vergunning is persoons-, ligplaats- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu, het bestemmingsplan en de vlotte en veilige doorvaart. Het college kan nadere regels stellen met betrekking tot afmetingen en met het oog op het milieu en de welstand. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar categorieën woonboten. Voor de onderhavige omgevingsvergunning, die alleen betrekking heeft op de steigers, geeft de verordening geen regels.

5. Randvoorwaarden

5.1. Algemeen

Op grond van het geldende bestemmingsplan zijn ligplaatsen en steigers bij recht toegestaan. De voorliggende omgevingsvergunning heeft onder meer betrekking op het overschrijden van het in het bestemmingsplan Houthaven 2013 maximaal toegestane aantal vierkante meter oppervlakte steiger per woonschip en bedrijfsvaartuig (75m²). Het op basis van het bestemmingsplan in totaal mogelijke aantal vierkante meters steiger in het gebied, verkregen door het maximaal toelaatbare aantal woonschepen en bedrijfsvaartuigen te vermenigvuldigen met het steigeroppervlak van 75m² per woonschip/bedrijfsvaartuig, wordt echter niet overschreden. Dit omdat er aan de te realiseren steigers minder schepen kunnen worden geplaatst dan maximaal op basis van het bestemmingsplan in totaal in het gebied mogelijk is. Logischerwijs resulteert dit in een kleiner totaaloppervlak aan steigers in het gebied dan bij het volledig benutten van het maximaal toegestane aantal schepen. De ruimtelijke impact van het voorgestelde project is daardoor minder groot dan in de situatie waarin de maximale, op basis van het bestemmingsplan toegestane, ruimtelijke mogelijkheden zouden worden benut. Gesteld kan daarom worden dat de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de voorgestelde ligplaatsen en steigers al bij vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven' op 8 september 2009 vast is komen te staan. Een en ander is herbevestigd bij vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven 2013' op 18 februari 2014. Er is daarom geen aanleiding onderzoek te doen naar de aspecten:

- Geluidhinder
- Bedrijven en milieuzonering
- Bodem
- Archeologie en cultuurhistorie
- Verkeer en parkeren
- Luchtkwaliteit
- Luchthavenindelingbesluit
- Behoeft

Vanwege de werking van desbetreffende wetten en regels is er wel een hernieuwde afweging nodig ten aanzien van:

- Externe veiligheid
- Flora en fauna (soortbescherming)
- Stikstofdepositie (gebiedsbescherming)
- Water
- Duurzaamheid
- Milieueffectrapportage

5.2. Externe veiligheid

De aanpassingen die ten opzichte van het bestemmingsplan 'De Houthaven' uit 2009 en bestemmingsplan 'De Houthaven 2013' 2014 worden doorgevoerd hebben geen invloed op of

worden niet beïnvloed door het aspect externe veiligheid. Er zijn sindsdien geen nieuwe risicobronnen bijgekomen en het risico vanwege bestaande bronnen is niet groter geworden, aangezien de nieuwe woningbouw in de Houthaven daaraan grenzen stelt. Het risico werd in 2009 al verantwoord en met het verlenen van deze omgevingsvergunning wordt het destijds bepaalde risico wederom verantwoord geacht. Korthedshalve wordt verwezen naar de plantoelichting van het bestemmingsplan 'De Houthaven' uit 2009. Daarin werd al geconstateerd dat het plangebied zich op zodanige afstand van risicobronnen bevindt dat er geen belemmeringen waren voor de planontwikkeling.

5.3. Flora en fauna (soortbescherming)

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling.

Het is onbekend of de standplaatsen van deze soorten naar aanleiding van de geplande werkzaamheden verloren zullen gaan. Het is aan te bevelen de groeiplaatsen van deze soorten waar mogelijk te behouden of de kademuuren na de werkzaamheden geschikt te maken voor deze soorten. Het is in het algemeen wenselijk om tijdens de werkzaamheden aandacht te besteden aan het broedseizoen van vogels (globaal maart - augustus), om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Deze periode is niet leidend. Mochten broedgevallen ten tijde van de werkzaamheden aanwezig zijn in het projectgebied, dan mogen deze niet worden verstoord of vernietigd. Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen plaats moeten vinden, dient een aanvullende inspectie op broedvogels door een ecooloog te worden uitgevoerd om overtredingen te voorkomen. Tijdens grondverzet kunnen er mogelijk individuen van algemene amfibieën en zoogdieren worden gedood. Hiervoor geldt een meldplicht bij de Omgevingsdienst Noord-Holland, omdat er gebruik wordt gemaakt van de provinciale vrijstelling. Er dienen maatregelen te worden getroffen om het doden van dieren te voorkomen.

5.4. Stikstofdepositie (gebiedsbescherming)

De verplaatsing van woonschepen uit de Oude Houthaven naar de Houthaven leidt niet tot nieuwe gebruiksactiviteiten die een berekening van de stikstofdepositie in de gebruiksfase vergen.

Op 2 november 2022 deed de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak omtrent de bouwvrijstelling. Net als in de situatie vóórdat de bouwvrijstelling werd ingevoerd, moet per project onderzoek worden gedaan naar de mogelijke gevolgen van de uitstoot van stikstof in de bouwfase. Door de bouwfase te berekenen is ook daaraan voldaan.

Teneinde de stikstofdepositie tijdens de bouwphase van de steigers te bepalen is er door Els & [REDACTED] Aeries berekening uitgevoerd. Uit de op basis daarvan door Els & [REDACTED] op 6 april opgestelde memo blijkt dat er wordt geconcludeerd dat er geen sprake van een significante verhoging van de depositie tijdens de bouwphase zal zijn. Derhalve wordt in de memo gesteld dat er geen vergunning in de zin van de Wet natuurbescherming nodig is.

5.5. Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

Watercompensatie

Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

Grondwater

Het plan voorziet niet in ondergrondse bebouwing die van invloed is op het grondwater.

Rainproof

Rainproof heeft ten doel om de stad waterrobuust in te richten zodat er kan worden geanticipeerd op klimaatverandering. In de Hemelwaterverordening Amsterdam stelt de gemeente randvoorwaarden aangaande duurzaamheid. Op de bouw van steigers en de aanleg van woonschepen is die echter niet van toepassing. Het voornemen heeft geen invloed op de waterberging zodat het geen raakvlak heeft met het programma Rainproof en de Hemelwaterverordening.

5.6. Duurzaamheid

De Houthaven is voorbeeldgebied als het gaat om klimaatneutraal bouwen en duurzaamheid. Daarom is besloten om duurzaam verbouwd 100% FSC tropisch hardhout, dat als regulier materiaal voor steigersdeck wordt gebruikt in Amsterdam, te vergelijken met onder hitte geperst Bamboe (Soild Bamboe). De uitkomst van dit onderzoek is dat tropisch hardhout een stuk duurzamer blijkt dan dit bamboe product, dat kwa materiaaleigenschappen vergelijkbaar is met hardhout.

5.7. Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol.

De procedure heeft betrekking op het (het overschrijden van) de maximale steigeroppervlakte per woonschip of bedrijfsvaartuig, maar zoals reeds onder paragraaf 5.1 is uiteengezet, leidt het project niet tot het benutten dan wel het overschrijden van de maximale op basis van het bestemmingsplan mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Gezien de aard en omvang van het project is er geen sprake van een stedelijke ontwikkelingsproject. Er is dan ook geen aanleiding tot het opstellen van een MER-beoordeling of het uitvoeren van een MER.

6. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid

6.1. Eigendomsverhoudingen

De gronden waar de steigers worden gebouwd zijn eigendom van de gemeente Amsterdam.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor realisatie van steigers zijn opgenomen in de grondexploitatie voor het project. Hier zijn voldoende financiële middelen voor beschikbaar.

6.3. Planschade

Voor de voorliggende ontwikkeling is geen afzonderlijke risicoanalyse planschaderisico uitgevoerd. Van meet af aan is de realisatie van nieuwe steigers met ligplaatsen onderdeel van de plannen. Ten noorden van de verschillende eilanden wordt een waterprogramma voorzien met ligplaatsen voor woonboten(schepen), drijvende woningen/watervilla's en stilgelegde binnenvaartschepen. Alle huidige bewoners zijn in het gebied komen wonen nadat deze plannen gemaakt zijn.

De procedure heeft slechts betrekking op de overschrijding van het toegestane aantal vierkante meters steigerhet per woonschip of bedrijfsvaartuig. De functie is binnen het plangebied toegestaan voor steigers. De toename van de oppervlakte per steiger is planologisch ondergeschikt, zoals ook reeds onder hoofdstuk 5 is toegelicht.

Al met al is er dan ook geen risico op planschade.

7. Motivering afwijkingen bestemmingsplan

7.1. Algemeen

Op grond van het geldende bestemmingsplan zijn ligplaatsen en steigers bij recht toegestaan. De voorliggende omgevingsvergunning heeft betrekking op het oppervlak steiger per woonschip.,

De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de steigers is al bij vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven' op 8 september 2009 vast komen te staan en dat is herbevestigd bij vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven 2013' op 18 februari 2014. Een en ■■■■■ onder hoofdstuk 5 reeds grotendeels uiteengezet.

De beoogde ontwikkeling past echter niet in het geldende bestemmingsplan, zodat een omgevingsvergunning alleen in afwijking van het bestemmingsplan verkregen kan worden. De afwijkingen zijn uitsluitend vergunbaar met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo.

7.2. De afwijking waarvoor omgevingsvergunning wordt verleend

Het realiseren van een groter oppervlak steigers per ligplaats is in strijd met het bestemmingsplan 'De Houthaven 2013'.

Het toegelaten oppervlak steigers is 75 m² per vaartuig, voor elke steiger met 9 ligplaatsen is 675 m² aan steigers toegelaten. De afmetingen van de Wiborgsteiger en Narvasteiger zijn echter groter:

- Wiborgsteiger: 761 m² (85 m² steiger per schip; 9x overschrijding van 10 m²)
- Narvasteiger: 884 m² (98 m² steiger per schip; 9x overschrijding van 23 m²)

De afwijking is voor het overgrote deel het gevolg van de breedte van de steigers en de zijsteigers. Deze worden alle 4,5 meter in plaats van 3,5 meter breed (voor de hoofdsteiger en 2,50 meter voor de zijsteigers) zoals in eerste instantie voorzien was. De brandweer heeft als eis gesteld dat er tussen de schepen 5 meter afstand moet zitten in verband met brandoverslag. Dit is de reden dat de breedte van de steigers inclusief de zijsteigers nu 4,5 meter bedraagt (met de afmeerpalen erbij bedraagt de afstand tussen de woonschepen dan 5 meter). Verder is de afwijking het gevolg van de mogelijkheid die gecreëerd wordt voor een aantal langere ligplaatsen dan 35 meter (zoals in het bestemmingsplan bepaald wordt). Een en ander nog afhankelijk van het in de inleiding genoemde herverdelingsproces voor de bestaande woonschepen in het gebied. Onder de bestaande woonschepen die nog wachten op een definitieve ligplaats in het Houthaven gebied, is er ook een aantal met een afmeting groter dan 35 meter en tot maximaal 40 meter. Het is voorzienbaar dat enkele daarvan een ligplaats toegewezen zullen krijgen aan de Narva- en Wiborgsteiger. Daarom is op de Narva- en Wiborgsteiger extra ruimte gereserveerd voor deze grotere schepen. Op de Wiborgsteiger is ruimte voor 2 bestaande woonschepen van maximaal 40 meter gereserveerd en op de Narvasteiger is ruimte voor 3 bestaande woonschepen van max. 40 gereserveerd. Dit verklaart het verschil in overschrijding van het maximaal aantal m² tussen beide steigers. Voor het

daadwerkelijke plaatsen van de grotere bestaande woonschepen zal in een later stadium nog een aparte aanvraag omgevingsvergunning worden doorlopen.

Binnen de bestemming “Water – 2” zijn binnen het geldende bestemmingsplan overal steigers toegestaan en het bestemmingsplan laat (veel) meer woonschepen en steigeroppervlak toe dan wat met deze omgevingsvergunning wordt gerealiseerd. De planologische en ruimtelijke impact van de afwijking is daarom nihil ten opzichte van de ruimtelijke mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan nu reeds biedt.

7.3. Milieu- en omgevingsaspecten

Het voornemen is getoetst aan de relevante milieu- en omgevingsaspecten, voor zover nu een nieuwe afweging nodig is. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden en dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd.

7.4. Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Het voornemen is past binnen het beleid.