

From 5.1, 2, e<5.1.2.e@5.1.2.e@gmail.com>  
Subject **Re: advies van R en D over 5.1, 2, e n concept**  
To 5.1, 2, e<5.1.2.e@5.1.2.e@amsterdam.nl>  
Cc 5.1, 2, e<5.1.2.e@5.1.2.e.nl> <5.1.2.e@5.1.2.e.nl>  
Date June 22, 2022 at 8:37:56 AM UTC

Geachte heer 5.1, 2, e

Bedankt voor het sturen van het advies en het meedenken.

Zoals in ons telefoongesprek besproken willen wij u vragen om het negatieve advies m.b.t. het behouden van de 2 loopbruggen en de verspringende ligging van de nieuwe woonarken te heroverwegen en onze specifieke situatie te bespreken met uw collega's van R&D. Ook vinden wij het recht van overpad over de binnenliggende ark (nummer 31) niet logisch en onwenselijk in de nieuwe situatie.

Wij zijn ervan overtuigd dat het behouden van de 2 vrijliggende loopbruggen en een verspringende ligging van de toekomstige arken positieve gevolgen zullen hebben op de leefbaarheid op de 2 woonarken.

De ligplaatsen aan de 5.1, 2, e zijn geen normale Amsterdamse ligplaatsen aan een openbare weg of kade. In ons geval liggen er 2 grote (door ons van de gemeente Amsterdam gehuurde) oever tuinen voor de schepen. Tussen de tuinen en de openbare weg ligt vervolgens ook nog een stuk openbaar groen met een recreatief wandelpad, genaamd het oeverbos. Al met al ligt de oever +/- 50 meter van de openbare weg, de 5.1, 2, e. Er is dus geen zicht vanaf de weg of vanaf het openbare wandelpad in het oeverbos op de oever van de Amstel. Omdat het lastig is om onze situatie goed uit te leggen op papier hebben we een paar filmpjes bijgevoegd. Ter ondersteuning ook als bijlage een tekening van onze architect, 5.1, 5.1, 2, e om de ruimtelijke ligging van deze specifieke ligplaatsen te verduidelijken. Graag nodigen wij u uit om onze situatie ter plekke te komen bekijken.

filmpje 1: zicht vanaf de weg op schepen

filmpje 2: toegangsvoorziening 5.1, 2, e

filmpje 3: toegangsvoorziening 5.1, 2, e

filmpje 4: zicht vanaf het water op de schepen

Het dubbel-liggen op 5.1, 2, e is historisch zo gegroeid en de schepen liggen inmiddels al meer dan 50 jaar zij aan zij in de Amstel. Door de jaren heen hebben de bewoners veel rekening met elkaar moeten houden. Wij begrijpen daarom ook goed waarom "recht van overpad" in de regelgeving is opgenomen. Zo worden problemen tussen bewoners voorkomen: de bewoners van het buitenste schip moeten immers op hun schip kunnen komen en dit kan niet anders dan over het binnenliggende schip.

Bij 2 woonarken ligt dat anders en is het natuurlijk logischer om niet over de ark van de binnenliggende burens te lopen. Een ark is geen schip en heeft dus ook geen dek of gangboord waarover gelopen kan worden.

De regelgeving voor woonschepen geldt ook voor woonarken, terwijl woonschepen met woonarken vergelijken eigenlijk hetzelfde is als appels met peren vergelijken. In dit geval lijkt het erop alsof de regels zich juist tegen zichzelf gaan keren, een regel die bedoeld is om overlast te voorkomen op 2 woonschepen gaat mogelijk juist overlast veroorzaken op 2 woonarken.

Argumenten behouden van de 2 loopbruggen:

- de loopbruggen zijn al aanwezig sinds de jaren 80, ver voor er sprake was van de regelgeving waarin wordt gesteld dat er 1 loopbrug is toegestaan bij dubbel-liggers. De voormalige eigenaren (Erik en 5.1, 2, e) zijn ook nooit op de hoogte gesteld van deze regelgeving. Zij hebben uit hun verhuisdozen een foto kunnen vissen waarop de brug van 5.1, 2, e in de jaren 80 te zien is (zie bijlage foto jaren 80). Ook blijkt uit de staat van de bruggen van nummer 31 & 32 (te zien op filmpje 2 & 3) dat zij al vele jaren aanwezig zijn.
- wij willen geen nieuwe loopbruggen plaatsen (zoals in het advies wordt gesteld), wij willen de oude loopbruggen behouden/verbeteren en aanpassen aan de nieuwe situatie. Aan de kant van 5.1, 2, e het buiten liggende schip zal de brug met 5 meter verlengd moeten worden en evenwijdig lopen aan de kopse kant van de binnenliggende ark. Dit in tegenstelling tot de 10 meter die in het advies wordt genoemd.
- de beide schepen hebben allebei een eigen, aparte (van de gemeente Amsterdam gehuurde) tuin. Bij het plaatsen van 1 gezamenlijke brug, zou dat betekenen dat bewoners van de ene woonark door de tuin van de ander moeten om de woonark te betreden. Ook hebben zij geen toegang tot hun eigen tuin vanuit hun eigen woning/woonark.
- andere dubbel-liggende (voormalig) buur-woonschepen en buur-woonarken aan de 5.1, 2, e hebben allen wél een aparte toegangsvoorziening.
- er zijn geen nadelige gevolgen voor derden bij het behouden van de bruggen, sterker nog er verandert bijna niets.

Argumenten voor verspringen van de 2 arken:

- het "hart op hart" liggen wat wordt aangeraden in het advies staat niet benoemd in de regelgeving, dus verspringen van de arken moet mogelijk zijn binnen de regelgeving.
- bij een verspringende ligging is het makkelijker om een toegangsvoorziening te creëren voor de buitenste ark.
- bij een verspringende ligging zoals getekend in de conceptaanvraag komt er circa 3 meter meer zicht op de oever (gezien vanaf het water/ overkant Amstel = Amsteldijk). Vanuit de openbare weg 5.1, 2, e is er sowieso geen zicht op de Amstel i.v.m. het tussenliggende oeverbos en de omheinde gehuurde tuinen (zie filmpje 1 en tekening van architect 5.1, 2, 5.1, 2, e).
- uit advies n.a.v. een eerder door ons ingediende conceptaanvraag 5.1, 2, e uit 2016 is het verspringen van de 2 woonarken juist aangeraden als een mogelijke optie door R&D medewerke 5.1, 2, e (zie bijlage email advies R&D 2016).

We horen graag als u nog vragen of opmerkingen heeft en hopen dat deze onderbouwing aanleiding geeft ons uit te nodigen voor een persoonlijk gesprek met de betrokken ambtenaren. Wat wij graag willen bewerkstelligen is een prettige, leefbare situatie voor zowel bewoners als burens. Hetzelfde doel waarop de huidige regelgeving is gestoeld. Wij hopen dat bij de beoordeling van onze conceptaanvraag de praktijk van onze specifieke situatie niet uit het oog wordt verloren.

Met vriendelijke groeten,  
5.1, 2, e<5.1.2.e@5.1.2.e>

<a href="#">filmpje 1 zicht vanaf de weg op schepen.mp4</a>
<a href="#">filmpje 2 toegangsvoorziening 5.1, 2, e mp4</a>
<a href="#">filmpje 3 toegangsvoorziening nummer 31.mp4</a>
<a href="#">filmpje 4 zicht vanaf het water op schepen.mp4</a>

On Wed, Jun 1, 2022 at 3:05 PM 5.1, 2, e 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl> wrote:

Geachte mevrouw 5.1, 2, e en mijnheer 5.1, 2, e

Hieronder het 1 op 1 advies van R en D over het vervangen van de woonschepen door woonarken op het adres 5.1, 2, e

Wanneer ik het lees zit het probleem in de toegangssteiger.

Er mag maar 1 toegangssteiger geplaatst worden, voor het buitenschip/ark moet het via de binnenste ark. Recht van overpad.

Voor de afmetingen is er minder bezwaar, wel moeten de arken hart op hart liggen.

Misschien dat een slimme architect een gemeenschappelijke toegangsvoorziening kan ontwerpen welke voor beide arken gebruikt kan worden binnen de ruimte van de binnenste ark?

Donderdag zullen we met elkaar bellen om eea te bespreken.

#### **Afwijken van het bestemmingsplan**

Deze aanvraag ziet op het vervangen van een woonschip voor een nieuwe woonark en het plaatsen van twee afmeerpalen, het verlengen van de toegangsvoorziening (rechterzijde) voor het buurschip 5.1, 2, e 32 en het plaatsen van een bredere toegangsvoorziening op de ligplaats aan de locatie 5.1, 2, e. De nieuwe woonark heeft een lengte van 20 meter, breedte van 5 meter en een hoogte van 5 meter.

#### *Vigerende bestemmingsplannen*

De locatie op de 5.1, 2, e heeft op basis van het huidige bestemmingsplan *Groene Staart* (hierna: "het moederbestemmingsplan") de bestemming *water* en dubbelbestemmingen *waarde – archeologie – 3e n waarde – geomorfologie* (met functieaanduidingen *specifieke vorm van water – woonschepenligplaats – 1e n waterkering*). Binnen voornoemde functieaanduiding zijn ligplaatsen voor woonboten toegestaan.

Aanvullend gelden op deze locatie de regels van het paraplubestemmingsplan *Drijvende bouwwerken* (hierna: *het paraplubestemmingsplan*). Dit bestemmingsplan zet de gebruiksregels van het bestemmingsplan *Groene Staart* om in bouwregels. Daarbij is onder meer bepaald dat indien het moederbestemmingsplan geen maatvoering kent, dat voor locaties welke vallen onder het werkingsgebied van waterbeleidsregels de daarin opgenomen maximale maatvoering geldend is. Daarnaast stelt het bestemmingsplan *Drijvende bouwwerken* dat waar, zoals hier het geval is, volgens het (moeder)bestemmingsplan woonboten zijn toegestaan, bij omgevingsvergunning nadere eisen kunnen worden gesteld aan de situering en de afmetingen van het drijvend bouwwerk. Daar het in deze het vervangen van een woonschip voor een woonark betreft, is artikel 5.1.2 van het paraplubestemmingsplan *Drijvende bouwwerken* belangrijk bij het toetsen van deze aanvraag. Hierin staat onder meer het volgende:

"e. Verbouwen en vervangen

1. Bij het verbouwen en **vervangen** van drijvende bouwwerken dient de daartoe geldende voorschriften omtrent specifieke en beperkende maatvoering uit de **waterbeleidsregels** in acht te worden genomen"

Per stadsdeel van Amsterdam zijn bovengenoemde waterbeleidsregels opgesteld. Op deze manier kan voldoende rekening worden gehouden met de diversiteit in de stadsdelen waardoor ook maatwerk kan worden verleend. Deze aanvraag valt binnen de reikwijdte van de *Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik stadsdeel Oost van 25 juni 2013*.

In het beleid is onder meer aangegeven dat een van de voorwaarden bij een ligplaatsvergunning tot vervanging die in elk geval opgenomen wordt, is dat de te vervangen woonboot aantoonbaar wordt gesloopt, het beheergebied van Oost verlaat, dan wel met een daartoe strekkende ligplaatsvergunning een andere in stadsdeel Oost gelegen ligplaats gaan innemen. Uit de stukken is niet op te maken in hoeverre daar aan wordt voldaan. Dit zal bij een eventueel verzoek om nieuwe ligplaatsvergunning onderdeel zijn van de toetsing.

Voor zover de aanvraag toeziet op onderdelen van het gemeentelijk beleid, geldt voor de ruimtelijke inpasbaarheid de volgende ruimtelijke ordeningsafwegingen:

In artikel 4 lid 2 onder a van de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik stadsdeel Oost staat dat het is toegestaan om een woonschip te vervangen door een woonark. Daarvoor dient voor dit gebied en dit adres de maatvoering zoals bepaald in artikel 5 lid 1 onder b en lid 2 onder b aangehouden te worden, namelijk: een maximale lengte van 20 meter, maximale breedte van 5 meter en een maximale hoogte van 5 meter. De vervangende woonark past wat hoogte, breedte en lengte betreft binnen de bestemmingsplannen.

Op de tekening van de aanvraag vervangen woonboot 5.1, 2, e is zichtbaar dat de bestaande twee toegangsvoorzieningen naar het bestaande woonschip 5.1, 2, e worden vervangen door één nieuwe bredere toegangsvoorziening van 2 meter naar de nieuw beoogde woonark 5.1, 2, e. Dit is op grond van artikel 10 van de regels die zijn opgenomen in de beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik Stadsdeel Oost toegestaan. Een tweede toegangsvoorziening naar de woonark is niet toegestaan.

Op de tekening "Ligplaats Nieuw", die bij de aanvraag vervangen Woonboot 5.1, 2, e is gevoegd, is ook een nieuwe aparte toegangsvoorziening ingetekend naar het bestaande, in 2<sup>e</sup> lijn gelegen (2<sup>e</sup> rij, gezien vanaf de wal), buurschip 5.1, 2, e. Dat bouwwerk in de vorm van een toegangsvoorziening betreft derhalve een toegangsvoorziening naar een andere ligplaats, dan de ligplaats waarvoor het initiatief is genomen voor vervanging van het woonschip. Indien een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, dan wordt, bij verlening van de vergunning, de aanvrager van de omgevingsvergunning de vergunninghouder. Het is de gemeente niet duidelijk wie de aanvraag gaat doen, maar los van die vraag, is de afweging voor voorliggende concept aanvraag de volgende:

De toegangsvoorziening voor het buurschip 5.1, 2, e wordt volgens de tekening van de conceptaanvraag gecreëerd door een bestaande toegangsvoorziening naar 5.1, 2, e te verlengen

met circa 10 meter. Het moederbestemmingsplan staat het plaatsen van deze objecten in beginsel niet toe. Een aparte toegangsvoorziening voor 5.1, 2, e is mogelijk een voorwaarde voor de uitvoerbaarheid van het initiatief voor vervanging van een woonschip 5.1, 2, e door een woonboot. Dat maakt dat het initiatief voor een vervangende woonboot, op grond van het beleid, hier minder passend is. Voor woonboten op de 2e rij vanaf de wal geldt namelijk dat geen toegangsobject mag worden gerealiseerd. Woonboten in de 2<sup>e</sup> rij dienen gebruik te maken van recht van overpad ten aanzien van de woonboot op de 1e rij vanaf de oever. Indien het verlenen van recht van overpad niet mogelijk is, zal per geval worden beoordeeld of een toegangsobject naar de woonboot op de 2 rij aanvaardbaar is. Recht van overpad is mogelijk als daar in het ontwerp voor woonark 5.1, 2, e 31 rekening mee wordt gehouden. In de conceptaanvraag lijkt dat niet het geval te zijn omdat een eigen toegangsvoorziening naar 5.1, 2, e is ingetekend. In dat geval is een verzoek om een, volgens het beleid ongewenste situatie van een eigen toegangsvoorziening voor 5.1, 2, e het gevolg van het initiatief om het bestaande woonschip van ligplaats 5.1, 2, e te vervangen door een woonboot. In zoverre is het initiatief voor de vervanging van het woonschip 5.1, 2, e door een woonboot minder wenselijk omdat dit als consequentie heeft dat, in afwijking van het beleid, een eigen toegangsvoorziening voor het bestaande, in 2<sup>e</sup> lijn liggende, woonschip 5.1, 2, e nodig lijkt te zijn.

Een andere consequentie die het initiatief voor 5.1, 2, e heeft voor de ligplaats 5.1, 2, e is de volgende:

Indien woonboten gelegen op de 2e rij vanaf de wal worden vervangen, dan dient het hart van de woonboot op de 2e rij gelijk gesitueerd te zijn met het hart van de woonboot op de 1e rij. Het hart van de woonboot is het midden van de lengte van de woonboot. Uit de tekeningen die zijn ingediend voor het vervangen van de woonboot 5.1, 2, e is niet op te maken wat de doelstelling van initiatienemer is voor wat betreft de situering. Dit beoogde situering van de beoogde nieuwe woonboot wijkt op de tekening met nummer CA00 af van de situering van de beoogde nieuwe woonboot op tekening met nummer CA01.2. Indien het initiatief de ligging volgens tekening CA01.2 beoogt, dan is de nieuwe locatie van het hart van de nieuwe woonboot bepalend voor de mogelijkheden voor vervanging van eventuele toekomstige vervanging van het woonschip 5.1, 2, e

Tot slot ziet de aanvraag toe op het plaatsen van nieuwe afmeervoorziening. Dergelijke voorzieningen zijn in strijd met het moederplan. In de waterbeleidsregels is in artikel 10 lid 1 aangegeven dat een afmeervoorziening is toegestaan indien deze noodzakelijk is voor het mogelijk maken van het gebruik voor de woonboot.

### *Conclusie*

Er wordt negatief geadviseerd over de ruimtelijke inpasbaarheid van dit initiatief in deze omgeving. Het vervangen van het woonschip 5.1, 2, e door een woonark zoals weergegeven in de conceptaanvraag heeft nadelige consequenties voor het buurschip 5.1, 2, e dat in 2<sup>e</sup> lijn ligt. Als gevolg van het initiatief voor 5.1, 2, e zal de eigenaar van het buurschip een aanvraag moeten indienen voor een omgevingsvergunning voor een eigen toegangsvoorziening. Die nieuwe eigen toegangsvoorziening voor een woonboot in 2<sup>e</sup> lijn is in strijd met het beleid. Door het aanpassen van het ontwerp van de nieuw beoogde woonark 5.1, 2, e is het mogelijk om via recht van overpad de toegang tot het buurschip te behouden zonder dat daarvoor een eigen nieuwe toegangsvoorziening nodig is.

### **Haalbaarheid**

## Water

Bij vervanging van een woonboot is onder meer van belang dat in de gemeentelijke beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik Stadsdeel Oost is aangegeven dat de verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van de ligplaats voor de nieuwe woonboot bij de eigenaar van de woonboot ligt. Dit betekent dat stadsdeel Oost en de gemeente Amsterdam niet verantwoordelijk zijn als waterstaatkundige voorzieningen, zoals de diepte van watergangen. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen wanneer watergangen te ondiep zijn.

Op de tekening met nummer CA02.2 van de aanvraag is aangegeven dat de bodem afgegraven dient te worden. Volgens het geldende bestemmingsplan zijn de gronden hier mede bestemd voor de bescherming van een waterkering. Naast de gemeente/het stadsdeel, heeft ook het Waterschap hier zeggenschap over het water. Het Waterschap is verantwoordelijk voor onder meer een veilig watersysteem. Het Waterschap heeft hiertoe een eigen verordening vastgesteld, de Keur. De Keur kent verboden en geboden voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur AGV geldt naast het gemeentelijk beleid. Voor het deel van Amsterdam dat valt onder het Waterschap Amstel-, Gooi- en Vechtstreek wordt de toetsing aan de Keur door Waternet uitgevoerd. Voor het vergraven van de bodem dient toestemming te worden gevraagd aan en verleend door de waterbeheerder. In de toelichting van het bestemmingsplan Groene Staart, vastgesteld in 2013, staat onder meer het volgende:

*Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Nota Vaarwater op orde van 2006. De belangrijkste punten uit het beleid zijn:*

- *Onder de woonboten moet minimaal 0,60 m water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;*
- *Aanlegsteigers en woonboten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;*
- *Woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het watersysteem afneemt. Als woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht (Beleidsnota Inrichting en Gebruik en Onderhoud);*
- *Om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen;*

Voorts is voor dit initiatief mede van belang dat ook voor het plaatsen van een afmeerpaal toestemming van het waterschap is vereist.

## Archeologie

In het bestemmingsplan staat dat indien het plan in of dieper dan de waterbodem wordt uitgevoerd en 10.000 m<sup>2</sup> of meer omvat, daarvoor een inventariserend IVO dient te worden overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein wordt vastgesteld. Het plan zal echter niet meer dan 10.000 m<sup>2</sup> omvatten, waardoor dit niet noodzakelijk is.

In geval toch archeologische resten worden aangetroffen bij de uitvoering van de bodemwerkzaamheden geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

## Geomorfologie

Geomorfologie is voor de bescherming en het behoud van het aardkundig waardevolle gebied (laaglandrivier met inversiekreekruggen/oeverwallen). Uit het plan blijkt dat de bodem wordt verlaagd of het plan in ieder geval de grond aan zal tasten. Er zal dan in dat geval een omgevingsvergunning voor het aanleggen moeten worden aangevraagd.

De haalbaarheidsaspecten inzake bodem, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, flora & fauna, milieuzonering, verkeer en parkeren zijn hier niet aan de orde.

*Negatief*

*1 juni 2022*

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

5.1, 2, e

Afdeling Vergunningen, Toezicht & Handhaving

Stadsdeel Oost

**Gemeente Amsterdam**

T 5.1, 2, e

5.1, 2, e [amsterdam.nl](mailto:5.1, 2, e@amsterdam.nl)

Oranje-Vrijstaatplein 2, 1093 NG Amsterdam

Aanwezig: ma, di, do en vr