Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Stationseiland 1e Herziening

Ontwerp

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Stationseiland 1e herziening

Colofon

Opdrachtgever	Ruimte en Economie, Verkeer & Openbare Ruimte
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.A1601BPGST-OW01
Datum print	27 Februari 2018
Planstatus	ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Inleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**9**
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Voorgaand planologisch kader	9
2.3	Beschrijving van het plangebied	10
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**11**
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Regionaal beleid	12
3.4	Gemeentelijk beleid	12
3.5	Conclusie	14
Hoofdstuk 4	**Fietsenstalling en aanvaarbescherming**	**15**
Hoofdstuk 5	**Verkeerssituatie**	**17**
Hoofdstuk 6	**M.e.r. / (mer-beoordelings)plicht**	**19**
6.1	Inleiding	19
6.2	Wettelijk kader	19
6.3	Conclusie	19
Hoofdstuk 7	**Geluid**	**21**
7.1	Inleiding	21
7.2	Wettelijk kader	21
7.3	Conclusie	21
Hoofdstuk 8	**Luchtkwaliteit**	**23**
8.1	Inleiding	23
8.2	Wettelijk kader	23
8.3	Conclusie	23
Hoofdstuk 9	**Bodem**	**25**
9.1	Inleiding	25
9.2	Wettelijk kader	25
9.3	Conclusie	25
Hoofdstuk 10	**Water**	**27**
10.1	Inleiding	27
10.2	Wettelijk en bestuurlijk kader	27
10.3	Watertoets	27
10.4	Conclusie	28
Hoofdstuk 11	**Nautisch beheer en nautische veiligheid**	**29**

11.1	Inleiding	29
11.2	Wettelijk en bestuurlijk kader	29
11.3	Conclusie	30
Hoofdstuk 12	**Ruimtelijk Profiel Metro**	**31**
12.1	Algemeen	31
12.2	Metrospoor in tunnel	31
12.3	Conclusie	32
Hoofdstuk 13	**Externe veiligheid**	**33**
13.1	Inleiding	33
13.2	Wettelijk en bestuurlijk kader	33
13.3	Beoordeling risico's	34
13.4	Conclusie	35
Hoofdstuk 14	**Duurzaamheid**	**37**
Hoofdstuk 15	**Natuur**	**39**
15.1	Inleiding	39
15.2	Wettelijk en bestuurlijk kader	39
15.3	Resultaten onderzoeken	39
15.4	Conclusie	40
Hoofdstuk 16	**Cultuurhistorie en archeologie**	**41**
16.1	Inleiding	41
16.2	Bestuurlijk kader	41
16.3	Resultaten onderzoeken	41
16.4	Conclusie	43
Hoofdstuk 17	**Explosieven**	**45**
Hoofdstuk 18	**Juridische planbeschrijving**	**47**
18.1	Inleiding	47
18.2	Planvorm	47
18.3	Artikelsgewijze toelichting	47
Hoofdstuk 19	**Economische uitvoerbaarheid**	**51**
Hoofdstuk 20	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**53**
20.1	Participatie	53
20.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening)	53
20.3	Advies betrokken stadsdeel (artikel 28, lid 2, Verordening op de bestuurscommissies)	55
20.4	Zienswijzen	56

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Inleiding

Het bestemmingsplan ‘Stationseiland 1e herziening' voorziet in de realisering van een ondergrondse fietsenstalling met een capaciteit van ongeveer 4.000 plaatsen gelegen aan de IJzijde van Amsterdam Centraal Station (noordzijde De Ruijterkade) met een daarboven gelegen verblijfsgebied, alsmede in een aanvaarbescherming en steigers aan de oostzijde daarvan. Het plan maakt onderdeel uit van het Project Waterfront dat diverse ontwikkelingen omvat aan de IJzijde van het Stationseiland.

1.2 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad van 25 april 1990, nr. 450, is (onder meer) het stationsgebied aangewezen als grootstedelijk project. De bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen, liggen dientengevolge bij het centraal stedelijk bestuur.

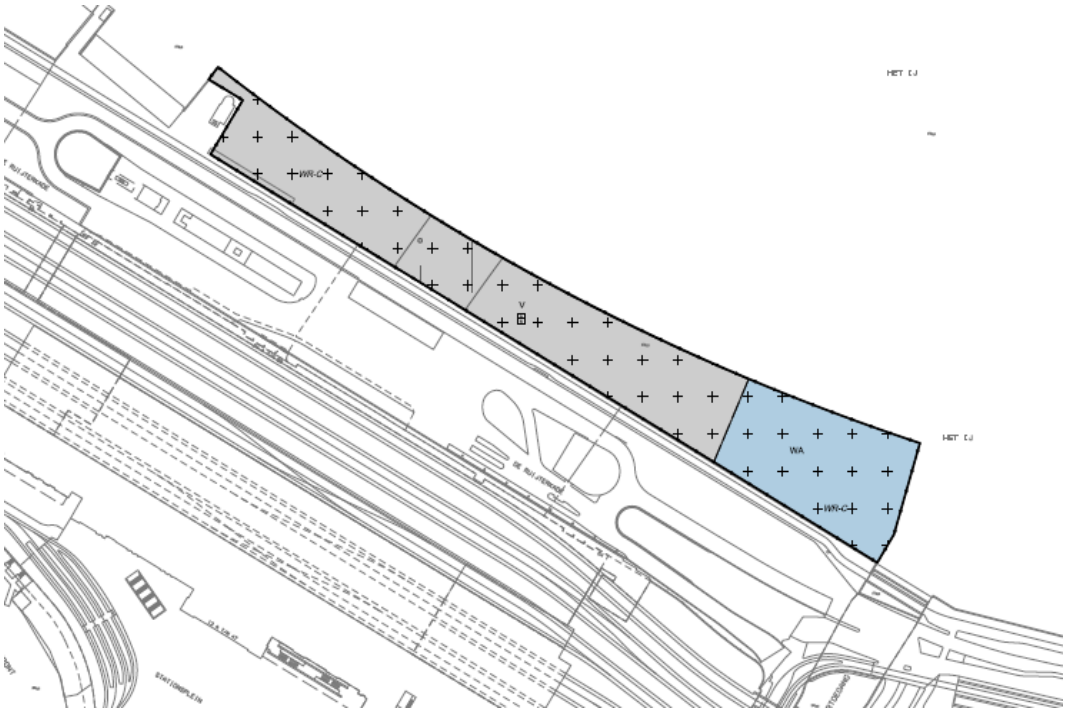
De gemeenteraad heeft op 12 juni 2013 besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Directe aanleiding vormde de wijziging van de Gemeentewet en enkele andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. Er is onder andere een herverdeling doorgevoerd van taken en bevoegdheden van de stadsdelen (welke zijn overgaan in bestuurscommissies). Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam ligt. Aangezien het stationsgebied reeds was aangewezen als grootstedelijk project waarbij onder andere de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen al bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen in dit gebied de facto niets.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied 'Stationseiland 1e herziening' is gelegen aan de IJzijde van het station. Het gaat globaal om een zone van circa 30-50 met direct ten noorden van de huidige kade van de De Ruijterkade, vanaf het huidige pontplein (aan de westzijde) tot aan de noordoostelijke hoek van Stationseiland (aan de oostzijde). De noordelijke plangrens is enigszins gebogen evenwijdig aan de vaargeul (en de daarbij behorende veiligheidsgrens) in het IJ. De noordelijke plangrens ligt 4 meter ten zuiden van de veiligheidsgrens langs de vaargeul. Het gebied waarop het bestemmingsplan betrekking heeft, is op onderstaande afbeelding aangegeven.



situering plangebied "Stationseiland 1e herziening"

2.2 Voorgaand planologisch kader

Het voorliggende bestemmingsplan herziet deels het bestemmingsplan 'Stationseiland' zoals dat deels is herzien op 1 juli 2015. De 'gronden' waar de fietsenstalling en het verblijfsgebied met aanvaarbescherming en de oostelijke steiger worden gerealiseerd, hadden in het voorgaande bestemmingsplan grotendeels de bestemming 'Water' en voor een klein deel (het voormalige Waterplein Oost) de bestemming 'Horeca'.

De gronden met de bestemming 'Water' waren bestemd voor: water, waterwegen, vaarwegen, waterberging, waterhuishoudkundige voorzieningen, recreatief medegebruik en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming. Het (voormalige) Waterplein Oost had in het voorgaande bestemmingsplan de bestemming 'Horeca'. De aldus bestemde gronden waren bestemd voor: horeca III (café) en horeca IV (restaurant), water en openbare ruimte met bijbehorende voorzieningen. Het

voorgaande bestemmingsplan voorzag niet in de nu beoogde fietsenstalling, verblijfsgebied, aanvaarbescherming en oostelijke steiger (op de nu beoogde locatie).

2.3 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied omvat een strook met hoofdzakelijk water met een lengte van circa 370-390 meter en een breedte van circa 30 tot 50 meter gelegen aan de noordzijde van de De Ruijterkade.

Het plangebied ligt ten noorden van de IJhal (de ruimte onder het busstation die is ingericht als nieuwe stationshal met daarin commerciële voorzieningen) en van de IJkade (het voetgangers-/fietsersgebied tussen de IJhal en de oever van het IJ). Over de gehele lengte van de kade loopt een doorgaande fietsroute die onderdeel uitmaakt van het Hoofdnet Fiets.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Eén van de hoofddoelen is het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd van wegen, spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk ook in op het beter benutten van de huidige infrastructuur. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is het desbetreffende uitvoeringsprogramma van het Rijk, waarin per regio de opgaven zijn benoemd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Algemene maatregel van bestuur Ruimte juridisch geborgd. Dit Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen.

Op 1 oktober 2012 is een uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels van het Barro in werking getreden. Deze uitbreiding betreft ook rijksregels ten aanzien van rijksvaarwegen. In hoofdstuk 11 van deze toelichting wordt hierop nader ingegaan.

3.1.3 Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport en Actieplan Fietsparkeren

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opdrachtgever van de spoorconcessie aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) waarin voor de NS de verplichting is opgenomen om (bewaakte) fietsparkeervoorzieningen aan te bieden bij de grotere stations. Het Ministerie is ook opdrachtgever van ProRail voor het beheer, onderhoud en vernieuwing van de railinfra. ProRail is ook opdrachtnemer voor wat betreft het Rijksprogramma Actieplan Fietsparkeren. Het doel van dit Actieplan is om tussen 2011 en 2020 met gezamenlijke financiering het tekort aan fietsparkeervoorzieningen bij stations op te heffen. Het project Amsterdam CS fietsenstalling is in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Provinciale staten heeft op 21 juni 2010 de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. Eén van de hoofddoelstellingen van de provinciale structuurvisie is duurzaam ruimtegebruik waartoe ook behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken worden gerekend.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking getreden; de laatste wijziging van de verordening is op 1 maart 2017 in werking getreden. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van onder meer gemeentelijke bestemmingsplannen. De Verordening heeft geen betrekking op hetgeen met het voorliggende bestemmingsplan wordt beoogd.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. De gezamenlijke ambitie is gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers. Er wordt onder meer ingezet op de bereikbaarheid van de stad. De met het bestemmingsplan beoogde fietsenstalling draagt hieraan bij.

3.3.2 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De vervoerregio werkt onder meer aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio. De ambitie om bij openbaar vervoer-knooppunten voldoende hoogwaardige fietsparkeerplaatsen te realiseren past binnen de doelstellingen van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan. De Vervoerregio Amsterdam heeft, mede namens de gemeente Amsterdam, een investeringsvoorstel ingediend voor de realisering van het resterende deel van de eerste fase op locaties buiten het stationsgebouw. Het in de rijksbegroting opgenomen budget voor het Actieplan Fietsparkeren kan benut worden voor de realisatie van de resterende stallingsplaatsen. Er zijn eveneens investeringsbeslissingen genomen met betrekking tot de realisering van de eerste en tweede tranche van de totaalopgave fietsparkeren (zie ook hieronder onder 3.4.3).

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

De gemeenteraad heeft op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' vastgesteld.

Voor het hoofdnet 'openbaar vervoer' zijn (onder meer) de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- het direct en indirect garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen;
- bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- behoud van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer;
- het optimaal benutten van bestaande ov-lijnen en ov-knooppunten als dragers voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het hoofdnet 'fiets' gelden de volgende uitgangspunten:

- het stimuleren van het dagelijks fietsgebruik;
- het direct en indirect garanderen van de bereikbaarheid van stad en stadsdelen;
- het garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen;
- met de groei van het fietsgebruik neemt de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen op straat en in gebouwen sterk toe; er moet voldoende ruimte worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen.

Het voorliggende bestemmingsplan draagt bij aan het bereiken van de bovengenoemde doelstellingen.

3.4.2 Masterplan Stationseiland

In 2005 is het Masterplan Stationseiland vastgesteld. Het Masterplan dient als “structuurplan” waaraan alle plannen op het Stationseiland worden getoetst, waardoor de samenhang is gewaarborgd. Onderdeel van het Masterplan is het bieden van een goede bereikbaarheid van de ov-knooppunten in combinatie met een aantrekkelijke en veilige inrichting van het publieke domein. Het bestemmingsplan draagt bij aan het bereiken van de bovengenoemde doelstellingen.

3.4.3 Meerjarenplan Fiets 2012-2016 en Totaalopgave Fietsparkeren Amsterdam CS

Het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 (MJP Fiets) dat in december 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft aan dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is, vooral in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. De geconstateerde groei gaat onverminderd door. Amsterdam wil die groei faciliteren en zorgen dat de stad goed en veilig per fiets bereikbaar blijft. In het MJP Fiets staat dat het hiervoor noodzakelijk is om extra fietsparkeerplaatsen bij het Centraal Station te realiseren.

Vanwege de grootte van het Stationseiland en het feit dat fietsers van alle kanten komen, is de stallingscapaciteit verdeeld in vier windrichtingen naar rato van de tellingen, waarbij toekomstige ruimtelijke stedelijke ontwikkelingen zijn meegenomen. De fietsparkeerfaciliteiten worden zoveel mogelijk aan de randen van het Stationseiland gerealiseerd om congestie in dit drukke gebied zo veel mogelijk te voorkomen (waaronder dus ook aan de noordzijde van het station).

De gemeenteraad heeft vervolgens op 1 april 2015 een besluit genomen over de totaalopgave fietsparkeren. De raad heeft ingestemd met de verwachte behoefte van circa 17.500 (inmiddels ongeveer 18.000) stallingsplaatsen in 2020 en circa 21.500 (inmiddels ongeveer 22.000) in 2030. Daarnaast is ingestemd met de opgave om voor genoemde data deze aantallen stallingsplaatsen te realiseren volgens de voorlopige voorkeursvariant. Dit is een gezamenlijke opgave voor gemeente, Vervoerregio, ProRail en NS. De notitie 'Totaal Opgave Fietsparkeren Amsterdam CS' (TOF) is op 26 april 2016 vastgesteld door de Regiegroep TOF waarin de vier genoemde partijen zitting hebben.

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt een bijdrage geleverd aan de realisatie van de bovengenoemde doelstellingen.

3.4.4 Kader fietsparkeren

Het gemeentelijk Kader Fietsparkeren is op 9 september 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. In de daarin verwerkte ‘redeneerlijn fietsparkeren’ is beschreven welke stappen genomen worden bij het aanpakken van een fietsparkeerprobleem. Dit begint bij het beter benutten van bestaande voorzieningen door te handhaven op wrakken en maximale parkeerduur. Daarna volgt het bijbouwen van fietsrekken of fietsvakken. De laatste, duurste en meest ingewikkelde optie is het realiseren van inpandige of ondergrondse stallingen zoals die waarin het voorliggende bestemmingsplan voorziet.

3.4.5 Hoger niveau aanvaarbescherming

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 5 januari 2016 gekozen voor een hoger beschermingsniveau. Hiermee zijn de fietsenstalling en de achterliggende kade, het busstation (CS IJzijde) met de overkapping, de Michiel de Ruijtertunnel en de Noord/Zuidlijn beschermd tegen een aanvaring door 98,3% van het scheepsaanbod op het IJ. Met deze keuze wordt aangesloten bij een in Nederland geaccepteerd risiconiveau (d.w.z. een risiconiveau waartegen geen extra bescherming geboden hoeft te worden) van 1:100.000 per jaar voor individuen (individueel risico). Zolang dit hogere beschermingsniveau nog niet gerealiseerd is, wordt de kade beschermd door pontons. Het bestemmingsplan zal voorzien in de realisering van de beoogde aanvaarbescherming.

3.4.6 Nota van Uitgangspunten IJzijde Stationseiland

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 28 februari 2017 de Nota van Uitgangspunten IJzijde Stationseiland ("Balkon aan het IJ", "Fietsenstalling en aanvaarbescherming") vastgesteld (zie bijlage 1 bij deze toelichting). De voorliggende bestemmingsplanherziening is gebaseerd op deze Nota van Uitgangspunten.

3.5 Conclusie

De realisering van de ondergrondse fietsenstalling is in overeenstemming met het beleid op verschillende overheidsniveaus om bij hoogwaardige OV knooppunten zoals Stationseiland ook hoogwaardige fietsvoorzieningen te realiseren waaronder voldoende stallingsplaatsen. De aanvaarbescherming voorziet in de vereiste bescherming van de kade c.a. en de vele gebruikers daarvan.

Hoofdstuk 4 Fietsenstalling en aanvaarbescherming

Het bestemmingsplan voorziet in de realisering van een ondergrondse stalling voor circa 4.000 fietsen aan de noordzijde/IJzijde van het Centraal Station, direct grenzend aan het daar gelegen voetgangers-/fietsersgebied. De fietsenstalling is centraal gelegen direct ten noorden van de overkapping van het busstation. De bovenzijde ervan (het verblijfsgebied) is niet hoger dan de huidige kade zodat het vrije zicht over het IJ gewaarborgd blijft. De ondergrondse stalling zal een lengte krijgen van maximaal 260 meter en een diepte van één bouwlaag.

De aanvaarbescherming ligt direct ten noorden tegen de eigenlijke fietsenstalling. Deze aanvaarbescherming is aan de bovenzijde vormgegeven als een verlaagde kade direct langs het water. Het geheel van stalling en aanvaarbescherming zal uiteindelijk als één constructie worden vormgegeven.

De aanvaarbescherming zal de fietsparkeergarage, het daarboven gelegen verblijfsgebied, het busstation met overkapping, de Noord/Zuidlijn en de Michiel de Ruijtertunnel beschermen tegen schade door aanvaringen met schepen tot en met scheepsklasse VI-a (dat wil zeggen schepen met een laadvermogen tot 6400 ton).

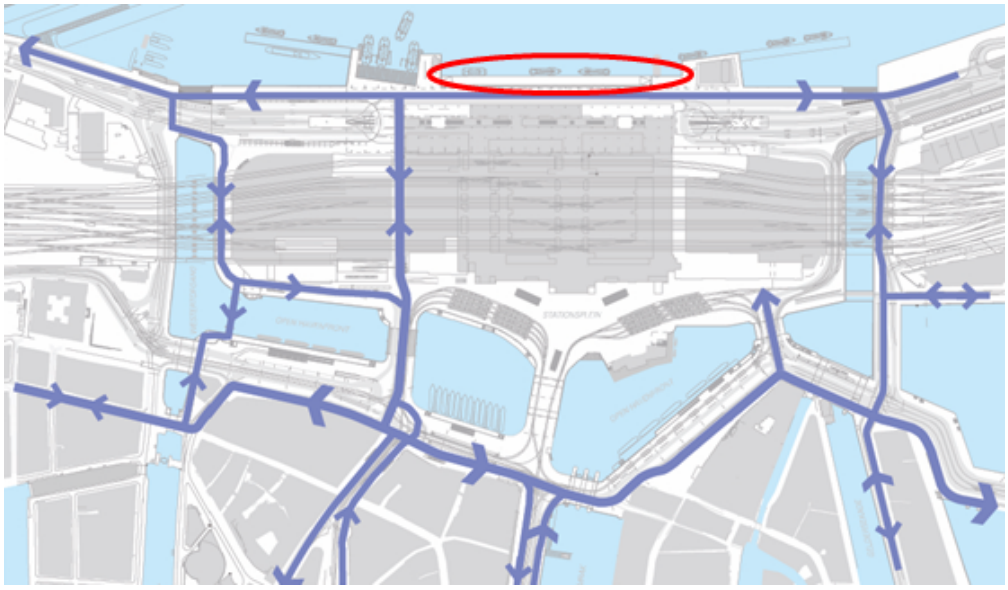
De fietsparkeergarage c.a. wordt gelijktijdig met de aanvaarbescherming gerealiseerd. Bovenop deze constructie wordt het 'maaiveld' tussen de twee waterpleinen afgewerkt tot een langgerekt verblijfsgebied aan het water. De bovenzijde van de stalling zal direct aansluiten aan het bestaande voetgangers-/fietsersgebied. Het eerste deel zal op hetzelfde niveau liggen; richting het IJ zal het met een trap van enkele treden aflopen naar een op een iets lager niveau gelegen oppervlakte. De inrichting van het verblijfsgebied ('balkon') zal bestaan uit de in-/uitgangen van de fietsenstalling, voorzieningen voor de verlichting, het straatmeubilair en dergelijke.

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van onder- en bovengrondse objecten die de realisatie van het project kunnen bemoeilijken. Met name de aanwezigheid van de metrotunnel van de Noord/Zuidlijn heeft gevolgen voor de uitvoering van de ondergrondse fietsparkeergarage en de aanvaarbescherming. Er zullen strenge eisen worden geformuleerd voor het bouwen van de fietsparkeergarage en de aanvaarbescherming bovenop en in de nabijheid van de metrotunnel.

In dat verband kan worden gewezen dat ter bescherming van de integriteit van de tunnel Noord/Zuidlijn een toetsingskader is opgesteld met betrekking tot wat mogelijk is aan bouwactiviteiten en overige grondroerende activiteiten. Dit document is bestuurlijk nog niet vastgesteld, maar geeft een toetsingskader en een goed beeld van de (on)mogelijkheden met betrekking tot bouwactiviteiten en overige grondroerende activiteiten in de nabijheid van de tunnel Noord/Zuidlijn. Dit borgingsdocument zal te zijner tijd aan de betrokken bevoegde gezagen worden aangeboden als toetsingskader voor de verlening van de omgevingsvergunning. Hierbij is van belang dat de (bouw)werkzaamheden en overige activiteiten in verband met de toekomstige fietsenstalling vrijwel zeker vergunningplichtig zijn op grond van de Wet lokaal spoor. Dit hangt samen met het feit dat de Noord/Zuidlijn onderdeel is van het lokaal spoor en de toekomstige fietsenstalling naar alle waarschijnlijkheid binnen het Ruimtelijk Profiel Metro zal vallen. In verband daarmee is in de planregels een regeling opgenomen.

Hoofdstuk 5 Verkeerssituatie

De beoogde fietsenstalling is centraal gelegen in het Hoofdnet fiets (zie onderstaande afbeelding).



Blauw: hoofdnet fiets
Rood: globale locatie fietsparkeergarage

Onderzoeken uitgevoerd in het kader van de nota "Totaalopgave Fietsparkeren Amsterdam" (TOF) hebben laten zien dat het realiseren van de fietsparkeergarage een aantrekkende werking op het fietsverkeer zal hebben. De fietsenstalling zal met name gebruikt worden door personen die uit noordelijke (vanaf de pont), oostelijke en westelijke richting komen en de overstap naar het openbaar vervoer willen maken.

De extra verkeersdruk op piekmomenten, onder andere door de samenkomst van verschillende verkeersstromen en het doorgaande fietspad, verdient de aandacht bij de nadere uitwerking. De afwikkeling op het maaiveld zal een belangrijke rol spelen bij de keuze voor één entree in het midden of twee entrees aan de flanken. Het bestemmingsplan laat de keuze uit de varianten vrij.

Op het plein voor de westelijke pontaanlanding, direct westelijk van de fietsparkeergarage, is het `shared space´ principe toegepast. Belangrijk uitgangspunt is dat de verkeersruimte is ingericht als voetgangersgebied, waar alle overige verkeersdeelnemers te gast zijn. Alle richtinggevende kenmerken als verkeersborden, verkeerslichten en stoepranden zijn zoveel mogelijk achterwege gelaten. Iedere verkeersdeelnemer wordt ter plekke aangesproken op eigen verantwoordelijkheidsgevoel en inzicht. Zo is openbare ruimte gecreëerd waarin het verkeer van voetgangers, fietsen en scooters zelfstandig dient te worden afgewikkeld. Het aanleggen van extra fietsparkeercapaciteit zal geen negatieve invloed hebben op dit principe.

Hoofdstuk 6 M.e.r. / (mer-beoordelings)plicht

6.1 Inleiding

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat, met name activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kennen.

6.2 Wettelijk kader

Het onderhavige project wordt niet vermeld in het Besluit Mer, Bijlage C, als activiteit ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is. Op grond van het Besluit Mer, Bijlage D, categorie D.11.2 is het project ook niet MER-beoordelingsplichtig (geen "uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen met een oppervlakte van 100 ha of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvattende of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer"). Wel dient op basis van artikel 2, lid 5, onder b, van het Besluit een zogenoemde 'voortoets' te worden uitgevoerd. In deze voortoets moet worden bezien of de activiteit belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben. De omvang en ligging van het plangebied, de reeds aanwezige bebouwing en infrastructuur en de reeds in het kader van het bestemmingsplan 'Stationseiland' uitgevoerde onderzoeken maken dat de conclusie kan worden getrokken dat geen MER-beoordeling behoeft te worden uitgevoerd.

6.3 Conclusie

Er bestaat geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Inleiding

De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai.

7.2 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder verplicht tot het uitvoeren van een akoestisch onderzoek bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan voor zover dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een geluidzone als bedoeld in de Wet geluidhinder. In de wet zijn geluidsnormen voor de toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen voor geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van (spoor)wegen of industrieterreinen.

7.3 Conclusie

Het plangebied "Stationseiland" lag deels binnen de 'geluidszone industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West' (vanwege het Industrieterrein Buiksloterham). Bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Overhoeks" (op 18 oktober 2006) en "Overhoeks 2016' (op 5 oktober 2016) is deze geluidszone aanzienlijk verkleind en ligt deze niet langer over het plangebied "Stationseiland" (en dus ook niet over het gebied waarop het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft). De desbetreffende geluidzone wordt dan ook niet in het voorliggende plan meegenomen.

Voorts kan worden geconstateerd dat met het voorliggende plan geen mogelijkheden worden geboden om de infrastructuur met een grote geluiduitstraling in het plangebied (in casu wegen, spoorwegen, tramlijnen en de metrolijn) verder uit te breiden dan op basis van het bestemmingsplan 'Stationseiland" reeds mogelijk is. Het plan voorziet ook niet in nieuwe geluidgevoelige functies.

Nader onderzoek op grond van de Wet geluidhinder is dan ook niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit een oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit. Er kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

8.2 Wettelijk kader

De luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (o.a. wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

8.3 Conclusie

Er is in het kader van de opstelling van het bestemmingsplan 'Stationseiland' onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van dat bestemmingsplan op de luchtkwaliteit ('Onderzoek naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Centraal Station te Amsterdam op de luchtkwaliteit, rapportnummer M+P.DROAM.13.02.1. d.d. 6 september 2013). Daarin zijn ook de plannen voor de verdere omgeving van het Stationseiland meegenomen. Er is gebruik gemaakt van onder meer de toetsingsgrond of het een project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. De conclusie luidde destijds dat de plannen (zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd) niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het bestemmingsplan voegt geen nieuwe 'luchtgevoelige' danwel luchtverontreiniging veroorzakende bestemmingen toe. Er worden geen mogelijkheden geboden om de infrastructuur (wegen, spoorwegen, tramlijnen en metrolijn) verder uit te breiden dan op basis van het voorgaande bestemmingsplan al mogelijk was. De realisering van de met het voorliggende plan beoogde fietsenstalling zal niet tot een andere conclusie leiden. Onderzoek naar de luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Inleiding

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook is het op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de gemeentelijke bouwverordening verboden te bouwen op verontreinigde grond.
Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag van de omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De gemeentelijke bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment. Bij een geconstateerde verontreiniging moet tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren. Bij aanvragen om een omgevingsvergunning zal overigens ook moeten worden aangetoond dat er geen werkzaamheden worden uitgevoerd met verontreinigde grond.

Voorts is van belang dat de waterbodem geschikt is de fietsenstalling inclusief de aanvaarbescherming te dragen.

9.2 Wettelijk kader

De Wet bodembescherming (Wbb) stelt regels om de bodem te beschermen; het grondwater is onderdeel van de bodem. Daarnaast worden de sanering van verontreinigde bodem en grondwater door middel van de Wbb geregeld. Ook lozingen in of op de bodem kunnen op grond van de Wbb worden gereguleerd. De regelgeving betreffende de waterbodem die voorheen was opgenomen in de Wbb, is overgegaan naar de Waterwet. De Waterwet is voor wat betreft de bodemkwaliteit dan ook het meest relevant (zie hoofdstuk 10).

9.3 Conclusie

Uit het geotechnisch langsprofiel is gebleken dat het bodemniveau ter plekke van het plangebied nabij NAP -5.0 tot -7 meter aanvangt. De bodem is bedekt met een sliblaag met een dikte van 1 tot 2 meter. Tot circa NAP -18 meter bevindt zich een slap grondpakket. Tussen NAP -18 meter en NAP - 28 meter bevindt zich een pakket met een iets hogere draagkracht. De laag bestaat uit zandige klei. Onder deze laag bevindt zich eveneens een slap pakket. In dit gebied bevindt zich een oergeul, hetgeen heeft geresulteerd in het ontbreken van de draagkrachtige zandlaag ter hoogte van circa NAP -11 meter (1^{e} zandlaag) zoals op meer plaatsen in Amsterdam het geval is. Ter hoogte van de kruising met NoordZuidlijn is de draagkracht iets hoger, doordat er een grondverbetering heeft plaatsgevonden voor de aanleg van de NoordZuidlijn.

Uit het ten behoeve van het voorgaande bestemmingsplan 'Stationseiland' verrichte bodemonderzoek is gebleken dat de gronden in het plangebied overwegend niet of licht verontreinigd zijn.

Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Water

10.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6, lid b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan tevens een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

10.2 Wettelijk en bestuurlijk kader

Waterwet

De Waterwet heeft betrekking op de samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening en regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater. De Waterwet richt zich verder op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties. De wet omvat algemene regels en bundelt verder een aantal vergunningstelsels met als resultaat één vergunning: de watervergunning. Watervergunningen kunnen (onder meer) betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en het onttrekken van water. Voor de bouw van de fietsparkeergarage zal in de volgende projectfase een waterbodemonderzoek uitgevoerd worden. Dit onderzoek is bepalend voor het aanvragen van de watervergunning.

Waterbesluit

Het Waterbesluit bevat de regels die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het maken van werken op of in rijkswateren is - behoudens een aantal uitzonderingen - een watervergunning vereist. Het IJ is in beheer bij Rijkswaterstaat dat daarmee het bevoegd gezag is voor het verlenen van deze vergunning.

Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021

Voor het beheer van de Rijkswateren is het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021 van belang. De Waterwet, Europese richtlijnen en ander (internationale) regelgeving vormen de belangrijkste kaders. Het plan vertaalt het Nationaal Waterplan en de Nota Mobiliteit naar het beheer en onderhoud van de Rijkswateren.

Het oppervlaktewater in beheer bij het Rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervindt. Voor waterveiligheid is het van belang dat de bestemming en het gebruik van de gronden op of nabij waterkeringen geen belemmering vormen voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de waterkering.

10.3 Watertoets

De watertoets omvat het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van ruimtelijke plannen. In dit kader is er advies nodig van de waterbeheerder waarin deze het project beoordeelt voor wat betreft de waterhuishouding.

Hemelwaterafvoer

Het hemelwater van het verblijfsgebied waarin het bestemmingsplan mede voorziet, zal via kolken van de straat worden afgevoerd en mag direct zonder zuivering worden geloosd op het oppervlaktewater van het

IJ.

Materiaalgebruik

Het gebruik van uitlogende materialen in oppervlakten die in contact staan met oppervlaktewater is verboden. Bij de herinrichting van het Stationseiland is hier rekening mee gehouden. Er wordt alleen maar gewerkt met materialen die niet uitlogen en zodoende de waterkwaliteit niet beïnvloeden.

Watercompensatie

Omdat bij de aanleg van de fietsparkeergarage en het bovenliggende verblijfsgebied land wordt gemaakt, zal er watercompensatie plaats moeten vinden. Daarvoor kan worden verwezen naar de 'waterbalans' ('waterbergingsboekhouding') die wordt bijgehouden voor het gebied van het Stationseiland e.o. (incl. IJsei). Gebleken is dat er in 2019 (wanneer met de realisering van de fietsparkeergarage zal worden gestart) in de balans nog voldoende positief saldo (wateroppervlak) aanwezig zal zijn.

Rijkswaterstaat (beheerder is van het (Binnen-)IJ) heeft in haar vooroverlegreactie aangegeven dat de compensatie van het verlies aan oppervlaktewater ten gevolge van het project Waterfront IJzijde/ Balkon aan 't IJ waarvan het onderhavige plangebied deel uitmaakt, en ten gevolge van de realisering van andere projecten rondom het station door middel van de realisering van extra oppervlaktewater elders in voldoende mate kan worden gecompenseerd. Totaal zal 11.695 m^2 wateroppervlakte worden gedempt en totaal kan 12.534 m^2 nieuw wateroppervlak worden gerealiseerd.

10.4 Conclusie

Er kan worden geconcludeerd dat het aspect water geen belemmeringen met zich meebrengt voor de tenuitvoerlegging van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11 Nautisch beheer en nautische veiligheid

11.1 Inleiding

Het IJ is een belangrijke vaarweg die de status van hoofdtransportas heeft; het vormt de verbinding tussen zeehavens en het achterland. Het Rijk zet in op het stimuleren van vervoer via water in plaats van via de weg. Het functioneren van de hoofdtransportas mag door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet worden belemmerd. In het kader van goede ruimtelijke ordening dient ook aandacht besteed te worden aan de veiligheid langs vaarwegen.

Rijkswaterstaat (RWS) is vaarwegbeheerder van het afgesloten IJ waarin zich ook het plangebied bevindt. RWS heeft de nautische rijkstaken in het Noordzeekanaalgebied gemandateerd aan het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Het CNB heeft de zorg gemandateerd gekregen voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied. De taken van het CNB worden uitgevoerd door het Havenbedrijf Amsterdam. Daarnaast is RWS ook verantwoordelijk voor een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van het watersysteem. Dit beheer beslaat het water van oever tot oever.

11.2 Wettelijk en bestuurlijk kader

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 22 augustus 2011) is vastgelegd dat de veiligheid van de scheepvaart moet worden gegarandeerd. Nieuwe ontwikkelingen langs de rijksvaarwegen mogen de doorvaart van de scheepvaart niet belemmeren. Het gaat daarbij om de zichtlijnen voor de scheepvaart, het functioneren van bedienings- en begeleidingsobjecten en de toegankelijkheid voor hulpdiensten. Het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de vrijwaringszone langs het IJ.

De vrijwaringszone op grond van het Barro wordt gerekend vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger conform artikel 5.1 van de Waterwet. De vrijwaringzone van de zeehaventoegang is 40 meter. Het IJ is onderdeel van de zeehaventoegang. De vrijwaringzone langs het IJ ingevolge het Barro overlapt deels het plangebied. Daarbinnen kan alleen een nieuwe bestemming toegestaan worden mits door de nieuwe bestemming:

a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, in de hoogte en in de vaardiepte niet wordt belemmerd;
b. de zichtlijnen voor de scheepvaart niet worden gehinderd;
c. de zichtlijnen voor de bedienings- en begeleidingsobjecten niet worden gehinderd;
d. de toegankelijkheid voor hulpdiensten vanaf de wal niet wordt beperkt, en
e. de mogelijkheid tot het uitvoeren van beheer en onderhoud niet wordt belemmerd.

Richtlijn Vaarwegen 2011

Naast het Barro geldt ook de Richtlijn Vaarwegen 2011. De Richtlijn Vaarwegen 2011 omvat het rijksbeleid inzake veiligheid op rijksvaarwegen. De richtlijn is onder meer van toepassing op het Noordzeekanaalgebied waarvan het bestemmingsplangebied Stationseiland (en dus ook het plangebied van het voorliggende plan) deel uitmaakt. In de richtlijnen wordt een minimale afstand voorgeschreven gemeten vanaf de grens van de vaarweg waar niet gebouwd mag worden als hierdoor hinder ontstaat voor het scheepvaartverkeer. Dit gaat met name om beperking van scheeps- en walradar, verstoren van zichtlijnen, wind- en schaduweffecten en aanvaarrisico. Voor het Stationseiland geldt dat met

toepassing van de richtlijn voor nieuwe ontwikkelingen een zone van 15 meter vanaf de oever/waterlijn vrijgehouden dient te worden van bebouwing.

Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012

De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 (RHN 2012) en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied (HrN 2012) zijn ook van toepassing op het plangebied. De RHN 2012 en de HrN 2012 bevatten een regeling voor de zee- en beroepsvaart op het gebied van ordening, veiligheid en milieu van de haven. Het toepassingsgebied van de RHN 2012 en HrN 2012 binnen het plangebied betreft het IJ.

Het nautisch beheer van het IJ ligt bij het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. De taken van dit orgaan worden uitgevoerd door Haven Amsterdam.

Aanvaarbescherming

Het is gebleken dat het beschermingsniveau van het eerdere ontwerp voor de aanvaarbescherming onvoldoende bescherming biedt tegen aanvaringen. Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 5 januari 2016 gekozen voor een hoger beschermingsniveau. Hiermee zijn het busstation (CS IJzijde) met de overkapping, de Michiel de Ruijtertunnel en de Noord/Zuidlijn beschermd tegen een aanvaring door 98,3% van het scheepsaanbod op het IJ. Met deze keuze wordt aangesloten bij een in Nederland geaccepteerd risiconiveau (d.w.z. een risiconiveau waartegen geen extra bescherming geboden hoeft te worden) van 1:100.000 per jaar voor individuen (individueel risico).

11.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet in het verblijfsgebied uitsluitend in bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals de toegang(en) tot de ondergrondse fietsenstalling, lichtmasten en straatmeubilair. De noordelijke begrenzing van het verblijfsgebied ('balkon'), tevens noordelijke grens van het plangebied, zal op 4 meter buiten de veiligheidsbegrenzing langs de vaargeul liggen. Uit overleg met het Centraal Nautisch Beheer Haven Amsterdam is gebleken dat de geprojecteerde nieuwe voorzieningen (fietsenstalling en verblijfsgebied) in het water de zichtlijnen van de scheepvaart niet zullen belemmeren, dat ze het functioneren van de walradars niet zullen verstoren en dat de bereikbaarheid van de nieuwe oever in geval van calamiteiten in voldoende mate zal zijn verzekerd. Uit nautisch oogpunt bestaat er geen bezwaar om de fietsenstalling, het verblijfsgebied en de nieuwe bebouwing toe te staan.

Wel is vanwege de directe nabijheid van de veiligheidsgrens langs de vaargeul in het IJ in de planregels bepaald dat de nieuwe noordelijke oever niet mag worden benut voor het permanent en tijdelijk aanleggen van schepen.

In de planregels is volledigheidshalve ook bepaald dat bij omgevingsvergunning nadere eisen kunnen worden gesteld aan de situering en afmetingen van bouwwerken met het oog op de nautische veiligheid. Het bevoegd gezag is in deze verplicht om advies in te winnen bij de nautisch beheerder en de brandweer alvorens deze nadere eisen te stellen. Nadere eisen kunnen worden gesteld met het oog op het veiligstellen van de doorvaart van de scheepvaart, van de zichtlijnen ten behoeve van de scheepvaart, van het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten, van de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten en van het beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

De risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ wordt beoordeeld in het hierna volgende hoofdstuk 13 (Externe veiligheid).

Hoofdstuk 12 Ruimtelijk Profiel Metro

12.1 Algemeen

Voor het uitvoeren van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder lokale spoorweginfrastructuur is een vergunning vereist op basis van de Wet Lokaal Spoor (WLS). Het begrip werkzaamheden dient ruim te worden uitgelegd. Ook het (tijdelijk) plaatsen van objecten in de nabijheid van de lokale spoorweginfrastructuur dient hier onder te worden verstaan.

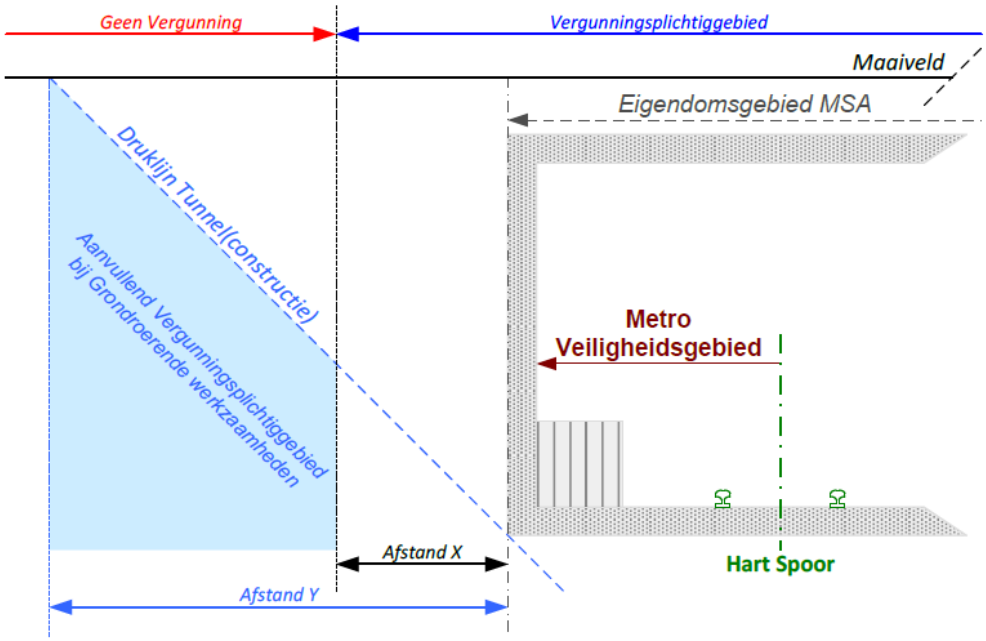
Er zijn ruimtelijke profielen vastgesteld op basis waarvan bepaald wordt of werkzaamheden zich op, in, boven of naast de lokale spoorweginfrastructuur bevindt.

Buiten het Ruimtelijk Profiel Metro kan (binnen de zogenaamde 'uitbreiding op het ruimtelijk profiel') kan, afhankelijk van de soort werkzaamheden die worden verricht, sprake zijn van een vergunning of toestemming. In overleg met de beheerder van de lokale spoorweg moet vastgesteld worden of werkzaamheden vergunningplichtig zijn.

12.2 Metrospoor in tunnel

Wanneer metrosporen in een tunnel zijn gelegen dan is een vergunning, dan wel toestemming vereist voor:

1. alle werkzaamheden binnen het Metro Veiligheidsgebied;
2. Alle grondroerende werkzaamheden die bovenop de de tunnelconstructie en/ of binnen een afstand van X-meter (figuur 12.1) uit de buitenzijde/ - kant van de tunnelconstructie gelden, waarbij voor afstand X geldt:
   a. 8 meter bij recht spoor (metrospoor in rechtstand);
   b. 20 meter bij bogen (metrospoor gelegen in bogen.
3. Alle grondroerende werkzaamheden die binnen een afstand van Y-meter (figuur 12.1) uit de buitenzijde/ -kant van de (tunnel)constructie plaatsvinden en de druklijn(en) de de tunnel(constructie) kruisen, waarbij voor afstand Y geldt:
   a. 30 meter bij recht spoor (metrospoor in rechtstand);
   b. 50 meter bij bogen (metrospoor gelegen in bogen).
4. Alle ondergrondse werkzaamheden zoals, maar niet beperkt tot, doorpersingen en boringen, welke het Metro Veiligheidsgebied kruisen.
5. Bronbemaling binnen een afstand van 100 meter uit de bovenlijn/ top van de ingraving, oftewel het punt waar het talud van de ingraving het maaiveld raakt



Figuur 12.1: Ruimtelijk profiel voor vergunningen bij metrospoor in tunnel (bron: Ruimtelijk Profiel Metro versie 1.0)

12.3 Conclusie

Het ruimtelijk profiel is op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven. In de regels is bepaald dat in het geval van (bouw)werkzaamheden binnen dit profiel verplicht advies ingewonnen moet worden bij de beheerder van de tunnel.

Hoofdstuk 13 Externe veiligheid

13.1 Inleiding

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van de risico's voor de omgeving ten gevolge van onder meer het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen). Bij externe veiligheidsrisico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren langs bijvoorbeeld een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn uitgaande van een oriëntatiewaarde.

In en rondom het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven. Over het spoor vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Daarnaast vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het IJ.

13.2 Wettelijk en bestuurlijk kader

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over (onder meer) spoor en binnenwateren. Hierin is vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR conform de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter (of meer) vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen

Het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) bevat regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting langs onder meer waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Het doel van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en veiligheid. Het Basisnet stelt grenzen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over (onder meer)

vaarwegen en spoorlijnen, alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die vaarwegen en spoorlijnen. Voor de transportassen die deel uitmaken van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Beschreven wordt welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De transportroutes worden ingedeeld in drie categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

- Op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;
- Op andere routes krijgen de ruimtelijke ontwikkelingen voorrang;
- Op routes die belangrijk zijn voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht.

Gemeentelijk beleid externe veiligheid

Burgemeester en wethouders hebben de nota Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam vastgesteld. Het beleid gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken en te voorkomen dat nieuwe knelpuntsituaties ontstaan. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Ruimtelijke maatregelen kunnen bijvoorbeeld zonering inhouden bestaande uit bijvoorbeeld het aanhouden van voldoende afstand tussen kwetsbare groepen en risicobronnen.

13.3 Beoordeling risico's

Het plangebied is niet gelegen binnen het invloedsgebied van risicobedrijven, wegtransport en hogedruk aardgasleidingen. Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van het spoor en het IJ.

Vervoer over het spoor

Met het onderhavige bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen met kwetsbare voorzieningen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes jo. het Besluit externe veiligheid inrichtingen mogelijk gemaakt. Volledigheidshalve wordt nog het volgende opgemerkt.

In het kader van de opstelling van het bestemmingsplan 'Stationseiland' zijn de consequenties van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor in beeld gebracht. Daarbij is gebruik gemaakt van het onderzoeksrapport externe veiligheid dat door bureau AVIV voor het bestemmingsplan 'Water' (Stadsdeel Centrum) is verricht. Voor beide bestemmingsplannen is het spoortraject langs het Centraal Station relevant. Er is geen contour gevonden voor de grenswaarde van PR 1.0 10^{-6} /jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de realisering van fietsparkeervoorziening. langs dit traject.

Het voorliggende plan voorziet niet in de ontwikkeling van nieuwe verblijfsruimtes. Dat rechtvaardigt de conclusie dat er geen sprake zal zijn van een toename van het groepsrisico.

Bij de vaststelling van het Basisnet spoor is voor dit spoortraject geen plasbrandaandachtsgebied voorgeschreven.

Vervoer over het water

Met het onderhavige bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen met kwetsbare voorzieningen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes jo. het Besluit externe veiligheid inrichtingen mogelijk gemaakt. De noordelijke begrenzing van het verblijfsgebied ('balkon'), tevens noordelijke grens van het plangebied, zal op 4 meter buiten de veiligheidsbegrenzing langs de

vaargeul liggen. Volledigheidshalve wordt nog het volgende opgemerkt.

Volgens Basisnet Water valt het IJ onder de zwarte categorie. Het berekenen van het plaatsgebonden risico is sinds 1 januari 2011 niet meer nodig. Gemeenten kunnen er voor wat betreft de zwarte vaarwegen die zijn opgenomen in het Basisnet, van uitgaan dat op de oeverlijn aan de waarden voor het PR wordt voldaan.

Het berekenen van het groepsrisico dient voor de rode en zwarte vaarwegen plaats te vinden met de in de Circulaire vermelde vervoershoeveelheden. Uit berekeningen die bureau AVIV in opdracht van de gemeente Amsterdam heeft gedaan, blijkt dat er langs het IJ geen groepsrisico kan worden berekend en de risico's dus aanvaardbaar zijn (rapportage 'Risicoberekening afgesloten IJ', AVIV, 14 januari 2013, projectnummer 122209).

Voor wat betreft het plasbrandaandachtsgebied wordt aangeknoopt bij de vrijwaringszones van 40 meter langs vaarwegen, zoals die in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn opgenomen. Voor bouwplannen langs zwarte vaarwegen in deze zones geldt een afwegingsplicht ingevolge het Besluit externe veiligheid transportroutes. In die zones gelden niet de extra bouweisen van het Bouwbesluit, zoals die wel gelden voor bouwen in plasbrandaandachtsgebieden langs Basisnet wegen en -spoorlijnen.

13.4 Conclusie

Door de realisatie van het plan is er een grote toename in het aantal aanwezige personen dat een slachtoffer kan worden,De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar niet onmogelijk. Door de vele (kruisende) vaarbewegingen op het IJ nabij het plangebied wordt de kans vergroot.Er zijn maatregelen mogelijk die de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen nabij het plangebied beperken. Bij de ontwikkeling van het plan moeten deze maatregelen in een vroeg stadium mee worden genomen in het ontwerp.

Hoofdstuk 14 Duurzaamheid

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren een steeds grotere rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid overigens alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend.

De gemeenteraad Amsterdam heeft in maart 2015 de agenda 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. Dit is de Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Onderstaand wordt ingegaan op de relevante thema's.

Schone lucht en duurzame mobiliteit

De Amsterdamse ambitie voor het thema schone lucht gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en is gericht op een gezonde luchtkwaliteit. Het gaat daarbij met name om mobiliteit gerelateerde maatregelen (bijvoorbeeld autoluwe gebieden) die bijdragen aan een gezonde leefomgeving.

Goede OV- en fietsverbindingen

De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken onder meer door het maken van verbindingen en voorzieningen voor langzaam verkeer en het gebruik van openbaar vervoer. Hiermee wordt ook meteen de basis gelegd voor de beleidsdoelstelling 'Bewegende Stad'.

De bebouwingsdichtheid van het gebied is hoog. In de omgeving is een mix van functies aanwezig en er komt een hoogwaardige openbare ruimte. De voorwaarden zijn daarmee aanwezig voor een levendig stedelijk milieu waar de voetganger zich thuis voelt.

Circulair bouwen

Circulair bouwen is het zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten houden van grondstoffen en bouwmaterialen: Verleng de technische levensduur van het gebouw, pas meer hergebruikt materiaal toe en zorg dat materialen herbruikbaar zijn aan het eind van de levensduur. Als er toch primaire grondstoffen nodig zijn, gebruik dan zoveel mogelijk lokale (liefst biobased) materialen die zonder veel energie zijn te winnen. In Amsterdam wordt breed ingezet op hergebruik van grondstoffen en bouwmaterialen.

Klimaatbestendig

Uit klimaatscenario's van het KNMI blijkt dat er tegenwoordig meer hevige regenbuien vallen dan vroeger en dat we in de toekomst extremer weer krijgen. De zomers worden warmer en mogelijk droger en de winters zachter en natter. In het extremer wordende klimaat en de verdere verdichtende stad is een extra inspanning nodig om de stad hemelwaterbestendig te maken en schade te voorkomen. Er moet bij de inrichting van de buitenruimte rekening worden gehouden met het tijdelijk opvangen van extreme buien. Hier wordt met het programma Rainproof op ingespeeld.

In de Structuurvisie Amsterdam (2011) staat beschreven hoe met extreem weer om moet worden gegaan. De stad moet robuust worden gemaakt tegen extremer weer en moet klimaatbestendig worden gebouwd. Het college van burgemeester en wethouders heeft in 2014 de intentieverklaring 'Ruimtelijke adaptatie' ondertekend. Ook is klimaatadaptatie en het Programma Rainproof één van de thema's die in de Agenda Duurzaam Amsterdam is opgenomen.

Waternet voert voor de gemeente Amsterdam een aantal wettelijke taken uit, onder andere op het gebied van de verwerking van afvloeiend regenwater (zie ook Hoofdstuk 10 "Water"). In het gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 (2016, besluit gemeenteraad) staat hoe de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert.

Conclusie

De realisering van de fietsparkeervoorziening c.a. past in de duurzaamheidstrategie van de gemeente Amsterdam.

Hoofdstuk 15 Natuur

15.1 Inleiding

Daar waar bestemmingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet ook rekening worden gehouden met eventuele (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Dit kan zowel gebiedsbescherming als de bescherming van dier- en plantensoorten betreffen.

15.2 Wettelijk en bestuurlijk kader

Wet natuurbescherming

Indien de uitvoering van het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren dient er bij Gedeputeerde Staten een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd; daarvoor moet dan een "passende beoordeling" gemaakt worden. Als er sprake is van signficante effecten, kan een vergunning alleen worden verkregen indien er voor het plan geen alternatieven zijn, er een dwingende reden van groot openbaar belang is en er is voorzien in compenserende maatregelen.

Verder omvat de wet verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten. Voorts kent de wet een algemene zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en verbodsbepalingen met betrekking tot mogelijk nadelige handelingen (zoals het doden van dieren, het vernielen van nesten, aantasting van leefomstandigheden, verstoring of verontrusting). Hiervan kan vrijstelling of ontheffing worden verleend.

Gemeentelijke gedragscode

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode behoeft er voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geen vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.

15.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van de opstelling van het bestemmingsplan 'Stationseiland' is een natuurwaardenonderzoek gedaan ("Natuurwaardenonderzoek plangebied Stationseiland", november 2012). Tevens heeft in dat kader een veldbezoek plaatsgevonden. Daarnaast is onder andere gebruik gemaakt van de actuele gegevens van de Ecologische Atlas Amsterdam, de inventarisatiegegevens van de Werk- en Adviesgroep Muurplanten Noord-Holland en eerder opgestelde rapporten, zoals Natuurtoets bestemmingsplangebied Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijdskolk en de Notitie tussenstand ecologische knelpunten Stationseiland.

Er zijn in het gebied waarop het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft, destijds geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Er komen in het gebied waarop de onderhavige herziening betrekking heeft ook nu geen beschermde muurplanten voor.

In het plangebied 'Stationseiland' is een nest van een paar meerkoeten aangetroffen. Dergelijke nesten zijn een deel van het jaar beschermd. Het desbetreffende nest bevindt zich niet in het gebied waarop het de voorliggende herziening betrekking heeft.

Er worden geen beschermde vissoorten en amfibieën verwacht in het plangebied. Het water, de oevers

en bodem worden te vaak in beweging gebracht door de veelvoudige vaarbewegingen. Beschermde vissoorten zoals de kleine modderkruiper en de rivierdonderpad hebben voorkeur voor een biotoop die minder wordt verstoord door de hiervoor genoemde factoren. De oevers zijn te steil en te stenig voor amfibieën.

Het plangebied omvat ook geen gebouwen die een geschikte biotoop voor vleermuizen of vogels kunnen bieden.

15.4 Conclusie

Een actualisatie van het bovengenoemde natuurwaardenonderzoek wordt niet nodig geacht. Uit een oogpunt van natuur bestaan er geen bezwaren tegen de realisering van de fietsenstalling c.a.

Hoofdstuk 16 Cultuurhistorie en archeologie

16.1 Inleiding

Het archeologisch erfgoed bestaat uit waardevolle voorwerpen en structuren die in en op de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch archief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

16.2 Bestuurlijk kader

De gemeenteraad moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening houden met de in of boven de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dat betekent dat niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Daarvoor is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek. In een bestemmingsplan kan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, verplicht worden gesteld. Tevens kan worden bepaald dat de aanvrager van de omgevingsvergunning een archeologisch rapport dient over te leggen.

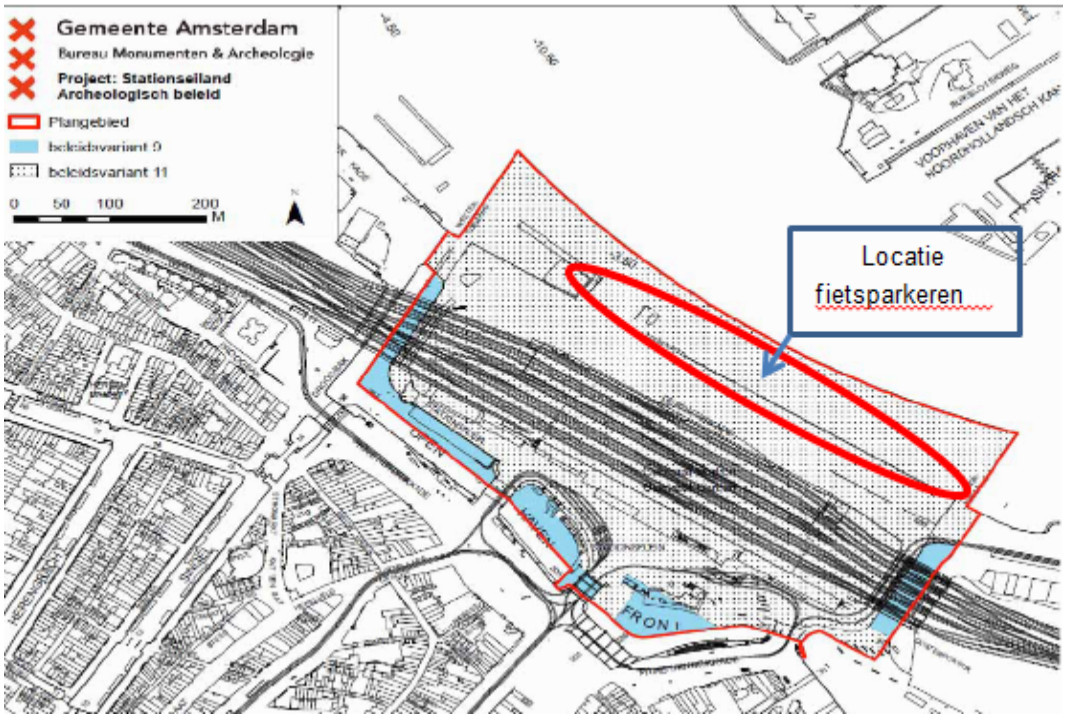
Uitgangspunt is dat het erfgoed in de bodem en de monumenten worden beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening moet worden gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud geen optie is, dan is voorafgaand aan de verstoring onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Bij toevalsvondsten dient het gemeentelijke Bureau Monumenten en Archeologie per ommegaande te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

16.3 Resultaten onderzoeken

Archeologie

Het gemeentelijk Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in het kader van de opstelling van het bestemmingsplan 'Stationseiland' bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden binnen het plangebied (rapportnummer BO 12-052). Op basis van de archeologische verwachtingszones zijn archeologische beleidszones vastgesteld (zie onderstaande afbeelding). Voor het gebied waarop het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft, is sprake van beleidsvariant 11. Hiervoor geldt uitsluitend de wettelijke meldingsplicht bij bodemvondsten ouder dan 50 jaar. Het leggen van een archeologische dubbelbestemming is niet nodig.



Cultuurhistorie

Het bestemmingsplangebied 'Stationseiland' is volledig in het beschermd stads- en dorpsgezicht gelegen. Derhalve is voor het gehele plangebied 'Stationseiland' de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' opgenomen. Deze dubbelbestemming wordt ook in voorliggende bestemmingsplanherziening meegenomen.

Station Amsterdam Centraal vormt een belangrijk onderdeel van het beschermde stadsgezicht van Amsterdam en is opgenomen op de Unesco Wereld erfgoedlijst. Het station (inclusief de overkappingen) is in 1974 aangewezen als Rijksmonument. Dit stelt bijzondere eisen aan de inrichting van de openbare ruimte (inclusief het water) in de directe omgeving.

Het Pier 10 is eveneens een rijksmonument. Het gebouw Pier 10 is gebouwd in 1932 als havenkantoor van de vrachtvaartdienst West-Frieslandlijn. Het gebouw bevindt zich op Waterplein West en grenst direct aan het onderhavige plangebied. Het gebouw is een voorbeeld van de architectuur van het Nieuwe Bouwen, ook wel aangeduid als Nieuwe Zakelijkheid. Pier 10 is tegenwoordig in gebruik als restaurant.

Er is een historische relatie tussen genoemde monumenten en het IJ. Gelet op het feit dat de fietsparkeergarage ondergronds zal worden gerealiseerd en het daarboven gelegen verblijfsgebied zich op maaiveldniveau zal bevinden, zal geen afbreuk worden gedaan aan de (zicht)relatie Stationsgebied-IJ. Om aantasting van het zicht op stationsgebied van het water danwel vanaf de overzijde van het IJ zoveel mogelijk te voorkomen, zal bij de inrichting van het verblijfsgebied uitdrukkelijk rekening worden gehouden met deze relatie. In de planregels is bepaald dat bij omgevingsvergunning nadere eisen worden gesteld aan de situering en afmetingen van bouwwerken (onder meer) ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de monumentale en cultuurhistorische waarden ter plaatse.

Naco gebouw

Het uit 1919 daterende Naco-huisje is een houten gebouwtje van 140 m^2 op betonnen palen. Er is voor

de houten opbouw gebruik gemaakt van de typische Amsterdamse Schoolornamentiek gecombineerd met elementen van Minangkabausehuizen uit Nederlands-Indië. Passagiers van rederij Koppe konden daar destijds kaartjes kopen en er vervolgens onderdoor lopen naar de boten naar onder meer Marken. In de jaren zestig kwam het pandje in bezit van de scheepvaartafdeling van de Noordhollandsche AutoCar Onderneming (Naco; later opgegaan in Connexxion).

Dit rijksmonument heeft 85 jaar achter het Centraal Station op Waterplein Oost gestaan; het moest vanwege de uitbreiding van het station tijdelijk wijken. In 2004 werd het huisje naar Zaandam verscheept, op voorwaarde dat de gemeente Amsterdam het zou onderhouden en uiteindelijk terug zou plaatsen.

Het voorgaande bestemmingsplan voorzag nog in de mogelijkheid van terugplaatsing van het Naco gebouw op Waterplein Oost. De voorliggende herziening zal niet langer voorzien in de terugplaatsing van dit rijksmonument binnen de grenzen van deze planherziening.

Ten eerste is gebleken dat het NACO gebouw niet dusdanig op Waterplein Oost (in de nieuwe situatie waarbij Waterplein Oost onderdeel uitmaakt van het nieuwe ' balkon' aan het IJ) gepositioneerd zal kunnen worden dat architectonisch en stedenbouwkundig sprake zal zijn van een sterk samenhangend ensemble. Het gebouw is van een maat, schaal en architectuur die niet past bij de nieuwe buskap en te dicht tegen de spanten zal staan. Daarbij zal het gebouw op Waterplein Oost, op het balkon, verloren gaan in de grootse opzet van het nieuwe balkon, het bestaande busstation met kap en de weidsheid van het IJ.

Ten tweede is de gebruiksdruk op de IJzijde van Stationseiland dusdanig dat er voor gekozen is om niet meer programma aan de locatie toe te voegen dan strikt noodzakelijk. Een spreiding van functies - bijvoorbeeld de ponten richting IJplein die verhuizen naar de De Ruyterkade Oost - waardoor de IJzijde van Stationseiland ontlast kan worden, heeft de voorkeur.

Voor het NACO gebouw wordt nu in eerste instantie de mogelijkheid uitgewerkt het te (her)situeren op de De Ruyterkade Oost, de noordwestelijke punt van Oosterdokseiland (in relatie tot de ontwikkeling van de nieuwe aanlanding IJpleinveer). Mocht de keuze voor de locatie van herplaatsing toch vallen op een plek in het onderhavige plangebied, dan kan het bestemmingsplan daartoe door middel van toepassing van de wijzigingsbevoegdheden ex artikel 3.6 of artikel 4.5 van de planregels worden gewijzigd.

16.4 Conclusie

Er bestaan uit een oogpunt van archeologie en monumenten c.a. geen belemmeringen voor de realisering van de fietsparkeervoorziening en het verblijfsgebied.

Hoofdstuk 17 Explosieven

Het plangebied is onderwerp geweest van (voor)onderzoek naar de aanwezigheid van explosieven. Het gebied is niet aangemerkt als "verdacht gebied".

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 Inleiding

Waar de overige paragrafen van deze toelichting de achtergronden van de bestemmingsplanherziening belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de verbeelding/plankaart en de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en de planregels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

18.2 Planvorm

Het bestemmingsplan is een herziening van een deel van het bestemmingsplan 'Stationseiland'. De onderhavige bestemmingsplanherziening is een 'op zichzelf staand' bestemmingsplan. De plansystematiek is die van het bestemmingsplan 'Stationseiland'. Het plan voldoet aan de eisen ingevolge de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

18.3 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- ***Begrippen (artikel 1)***

Artikel 1 geeft in alfabetische volgorde een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het desbetreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen.

- ***Wijze van meten (artikel 2)***

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minimale danwel maximale maten die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- *Enkelbestemming* ***Verkeer (artikel 3)***

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming 'Verkeer' gekregen. Deze bestemming voorziet in openbare ruimte en verblijfsgebied met bijbehorende voorzieningen, alsmede in een

aanvaarbescherming en ondergrondse fietsenstalling met bijbehorende voorzieningen. Dit artikel geeft in relatie met de verbeelding ook een aantal bouwvoorschriften. Bij omgevingsvergunning kunnen nadere eisen gesteld worden aan de situering en afmetingen van bouwwerken met het oog op de nautische veiligheid en ter voorkoming van een onevenredige aantasting van onder meer de monumentale en cultuurhistorische waarden ter plaatse. Tevens is binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen ten behoeve van de eventuele herbouw van het Naco gebouw binnen een deel van het plangebied.

- *Enkelbestemming* ***Water (artikel 4)***

Deze bestemming is gelegd op het water oostelijk van het voormalige Waterplein Oost. Deze bestemming voorziet in water, waterwegen, vaarwegen, waterhuishoudkundige voorzieningen en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

Steigers zijn alleen via een binnenplanse afwijking toegestaan. Er kunnen nadere eisen worden gesteld aan de situering en afmeting met het oog op nautische veiligheid. Voordat vergunning wordt verleend wordt advies ingewonnen bij de nautisch beheerder. Verder is bepaald dat steigers uitsluitend mogen worden gebruikt voor het tijdelijk aanleggen voor op- en uitstappen en niet voor het permanent aanleggen van schepen. Voor de overige bouwwerken geldt dat nadere eisen gesteld kunnen worden aan de situering en afmetingen van bouwwerken met het oog op de nautische veiligheid. Tevens is binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen ten behoeve van de eventuele herbouw van het Naco gebouw binnen een deel van het plangebied.

- *Dubbelbestemming* ***Waarde - Cultuurhistorie (artikel 5)***

De binnenstad is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dit betreft ook het Stationseiland en dus ook het onderhavige plangebied. Deze gronden hebben deze dubbelbestemming. Behoud van de cultuurhistorische- en architectuurhistorische waarden staat bij gronden met deze bestemming voorop. Om die reden is de bestemming primair gemaakt aan de andere aan deze gronden gegeven bestemming. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunning altijd eerst dienen te worden getoetst aan de regels van deze dubbelbestemming. Het bestemmingsplan beoogt de karakteristiek van het stadsgezicht te behouden, te herstellen en/of te versterken.

HOOFDSTUK 3 – ALGEMENE REGELS

In hoofdstuk 3 staan de algemene regels die volgens de Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP) 2012 als volgt zijn opgebouwd: anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels en algemene afwijkingsregels.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel worden de algemene regels omtrent het gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitdrukkelijk aangemerkt als strijdig gebruik.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn regels ter bescherming van het tunneltracé opgenomen. In het geval van werkzaamheden en het (tijdelijk) plaatsen van objecten, ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds railtracé' wordt voor aanvang van de werkzaamheden dan wel het (tijdelijk) plaatsen

van objecten verplicht advies ingewonnen bij de beheerder van de tunnel.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor nader aangegeven bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen met het oog op een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing.

HOOFDSTUK 4 – OVERGANGS- EN SLOTREGELS

In hoofdstuk 4 wordt het overgangsrecht en de slotregel omschreven.

Artikel 10 Overgangsrecht

De overgangsregel is, evenals de anti-dubbeltelregel, overgenomen uit de (verplichte) standaardregels uit het Besluit ruimtelijke ordening. Het betreft het overgangsrecht met betrekking tot het bouwen en het overgangsrecht met betrekking tot het gebruik.

Artikel 11 Slotregel

De slotregel tenslotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer.

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

De investeringskosten voor de ondergrondse fietsenstalling, aanvaarbescherming en afwerking van het maaiveld bedragen € 43,89 miljoen. Dit is een SSK-raming op niveau schetsontwerp, exclusief BTW, prijspeil 2020.

Het aanleggen van de ondergrondse fietsenberging en aanvaarbescherming zijn geen bouwplannen in de zin van artikel 6.12 Wro, waarvoor een exploitatieplan opgesteld moet worden. De investeringskosten worden gedekt door de gemeente Amsterdam, met een bijdrage van het rijk (ministerie van I&M) en met subsidie van de Vervoerregio Amsterdam.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Participatie

Het voorliggende bestemmingsplan is een uitvloeisel van het fietsparkeerbeleid zoals dat op diverse overheidsniveaus in overleg en in samenspraak met betrokken instanties en belanghebbenden tot stand is gekomen.

20.2 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
2. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
3. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
4. Provincie Noord-Holland;
5. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet;
6. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
7. Vervoerregio Amsterdam;
8. NS, regiodirectie Randstad Noord;
9. Prorail, regio Randstad Noord;
10. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
11. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
12. Haven Amsterdam.

Daarnaast is het concept ontwerp toegezonden aan:

13. Dienst Metro en Tram;
14. Gemeentelijk Vervoersbedrijf;
15. Bureau Monumenten en Archeologie;
16. Liander;
17. Nuon;
18. NV Nederlandse Gasunie;
19. Stadsdeel Noord;
20. Stadsdeel Centrum.

Er zijn reacties ontvangen van:

<u>3. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord</u> (e-mail d.d. 28 juli 2017 jo. brief d.d. 28 juni 2017)

Rijkswaterstaat geeft aan dat de compensatie van het verlies aan oppervlaktewater ten gevolge van het project Waterfront IJzijde/ Balkon aan 't IJ waarvan het onderhavige plangebied deel uitmaakt, en ten gevolge van de realisering van andere projecten rondom het station door middel van de realisering van extra oppervlaktewater elders in voldoende mate kan worden gecompenseerd. Totaal zal 11.695 m^2 wateroppervlakte worden gedempt en totaal kan 12.534 m^2 nieuw wateroppervlak worden gerealiseerd. Aldus is in de plantoelichting vermeld.

<u>4. Provincie Noord-Holland</u> (e-mail d.d. 26 juni 2017)

Van de zijde van de provincie wordt opgemerkt dat de in de toelichting (paragraaf 3.2.2) vermelde datering en benaming van de Provinciale Ruimtelijke Verordening onjuist zijn. De provincie kan wel instemmen met de in de toelichting verwoorde conclusie dat er geen sprake is van strijd met de

verordening.

Beantwoording:
De desbetreffende passage in de toelichting is aangepast.

5. Waternet (e-mail 29 juni 2017)

Er wordt op gewezen dat Waternet belast is met de uitvoering van het drijfvuilvissen. Er wordt op aangedrongen dat wordt voorkomen dat er vuil onder de steigers terecht kan komen.

Beantwoording:
Dit aspect zal bij het ontwerp van de aanvaarbescherming en steigers aandacht krijgen.

10. Brandweer Amsterdam-Amstelland (brief 30 augustus 2017)

Het plangebied ligt in de nabijheid van risicobronnen, waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het aspect externe veiligheid moet daarom bij de besluitvorming worden betrokken. Het advies van de veiligheidsregio is als bijlage bij de brief toegevoegd.

Beantwoording:

Het aspect externe veilgheid wordt in de besluitvorming betrokken. Het advies is samengevat en opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

11. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (e-mail d.d. 22 juni 2017)

Centraal Nautisch Beheer heeft laten weten zich te kunnen vinden in het concept ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording:
De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

13. Dienst Metro en Tram (brief d.d. 12 juli 2017)

De Dienst Metro en Tram stelt voor om ter bescherming van de tunnelconstructie van de Noord/Zuidlijn in het bestemmingsplan een nadere eisen regeling op te nemen ter toetsing van een aanvraag voor het verlenen van een omgevingsvergunning in de nabijheid van de Noord/Zuidlijn. De volgende tekst wordt voorgesteld:

"Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen <als bedoeld in artikel..> kunnen burgemeester en wethouders, indien dit in verband met de belangen van het ondergronds railtracé en het waarborgen van de integriteit daarvan, noodzakelijk is, nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot bouwwerken en 'werken geen bouwwerken zijnde'.
Deze nadere eisen kunnen worden gesteld met betrekking tot constructieve en uitvoeringstechnische aspecten, waaronder mede begrepen uitvoeringsmethoden en hulpconstructies die verband houden met de uitvoering van deze bouwplannen, alsmede met betrekking tot de situering van (onderdelen van) die bouwplannen. In verband hiermee kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen één of meerdere onderzoeken te overleggen naar de effecten van het betreffende bouwplan op de (hoofd)draagconstructie van het ondergronds railtracé, waaronder mede begrepen de effecten van uitvoeringsmethoden en hulpconstructies, verband houdende met de uitvoering van bouwplannen."

De Dienst wijst er verder op dat ter bescherming van de integriteit van de tunnel Noord/Zuidlijn een toetsingskader is opgesteld met betrekking tot wat mogelijk is aan bouwactiviteiten en overige grondroerende activiteiten. Dit document is bestuurlijk nog niet vastgesteld, maar geeft een toetsingskader en een goed beeld van de (on)mogelijkheden met betrekking tot bouwactiviteiten en overige grondroerende activiteiten in de nabijheid van de tunnel Noord/Zuidlijn. Dit borgingsdocument zal te zijner tijd aan de betrokken bevoegde gezagen worden aangeboden als toetsingskader voor de verlening van de omgevingsvergunning.

De Dienst wijst er voorts op dat de (bouw)werkzaamheden en overige activiteiten in verband met de toekomstige fietsenstalling vrijwel zeker vergunningplichtig zijn op grond van de Wet lokaal spoor. Dit hangt samen met het feit dat de Noord/Zuidlijn onderdeel is van het lokaal spoor en de toekomstige fietsenstalling naar alle waarschijnlijkheid binnen het Ruimtelijk Profiel Metro zal vallen.

De Dienst verzoekt er in het bestemmingsplan te wijzen op het bestaan van het borgingsdocument en op de vergunningplicht voor (bouw)werkzaamheden en overige activiteiten in het kader van de Wet lokaal spoor.

Beantwoording:
Er is gelet op de nabijheid van het metrotracé een regeling in artikel 8 van de planregels opgenomen, waarin is bepaald dat burgemeester en wethouders in het geval van werkzaamheden ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds railtracé' nadere eisen kunnen stellen met betrekking tot constructieve en uitvoeringstechnische aspecten.

Tevens is in de toelichting melding gemaakt van de vergunningplicht voor (bouw)werkzaamheden en overige activiteiten in het kader van de Wet lokaal spoor.

18. NV Nederlandse Gasunie (e-mail d.d. 4 juli 2017)

De Gasunie heeft het bestemmingsplan getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van die toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtstbij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze Gasunie-leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Beantwoording:
De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

20.3 Advies betrokken stadsdeel (artikel 28, lid 2, Verordening op de bestuurscommissies)

In artikel 28, lid 2, van de Verordening op de bestuurscommissies is bepaald dat als het voornemen bestaat een bestemmingsplan vast te stellen waarbij de belangen van één of meer stadsdelen zijn betrokken, het college van burgemeester en wethouders bij de betrokken bestuurscommissie advies inwint. Het voorontwerpbestemmingsplan is daartoe voorgelegd aan de Bestuurscommissie stadsdeel Centrum.

Het Algemeen bestuur van de Bestuurscommissie Centrum heeft in zijn vergadering van 18 juli 2017 het voorontwerpbestemmingsplan besproken en daaromtrent op 25 juli 2017 advies uitgebracht. Met inachtneming van het onderstaande kan het Algemeen bestuur instemmen met het concept bestemmingsplan.

Naar aanleiding van dit advies is de maximale brutovloeroppervlakte zoals in de wijzigingsbevoegdheden ex artikel 3.6 (bestemming "Verkeer") en artikel 4.5 ("Water") ten behoeve van de herplaatsing van het Naco-gebouw teruggebracht van 1000 m^2 naar 300 m^2. Tevens is in de toelichting vermeld dat slechts één van deze beide genoemde wijzigingsbevoegdheden zal worden benut.

20.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf ..... 2017 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn ..... zienswijzen ingediend. In de Nota van beantwoording zienswijzen (bijlage 1 bij deze toelichting) zijn de zienswijzen samengevat weergegeven, van een beantwoording voorzien en is aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven tot wijziging van het bestemmingsplan (ten opzichte van het ontwerp ervan).