

Stationseiland

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 1-7-2015, NR. 142/631
DE RAADSGRIFFIER,



Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	10
2.3	Geldend planologisch kader	10
2.4	Beschrijving van het plangebied	10
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Regionaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	21
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	21
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	21
4.3	Programma	26
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht	29
5.1	M.e.r.-beoordelingsplicht	29
5.2	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	29
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	31
6.1	Algemeen	31
6.2	Regelgeving	31
6.3	Stadshartlus/Autoverkeer	32
6.4	Openbaar vervoer	33
6.5	Langzaam verkeer	36
6.6	Touringcars	38
6.7	Nooddiensten	38
6.8	Laden en lossen	39
6.9	Parkeren	40
6.10	Verkeersonderzoek	40
6.11	Resultaten onderzoek	41
Hoofdstuk 7	Geluid	43
7.1	Algemeen	43
7.2	Regelgeving	43
7.3	Resultaten onderzoeken	43
7.4	Conclusie	43
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	45
8.1	Algemeen	45

8.2	Regelgeving	45
8.3	Resultaten onderzoeken	46
8.4	Conclusie	48
Hoofdstuk 9	Bodem	49
9.1	Algemeen	49
9.2	Regelgeving	49
9.3	Resultaten onderzoeken	50
9.4	Conclusie	51
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	53
10.1	Algemeen	53
10.2	Regelgeving	53
10.3	Resultaten onderzoeken	57
10.4	Conclusie	61
Hoofdstuk 11	Duurzaamheid	65
11.1	Algemeen	65
11.2	Regelgeving	65
Hoofdstuk 12	Externe veiligheid	67
12.1	Algemeen	67
12.2	Regelgeving en beleid	67
12.3	Beoordeling risico's	69
12.4	Beoordeling watertransport	71
12.5	Hulpverlening en rampenbestrijding: brandweeradvies	72
12.6	Conclusie	73
Hoofdstuk 13	Luchthavenindelingsbesluit	75
Hoofdstuk 14	Natuur en Landschap	77
14.1	Algemeen	77
14.2	Regelgeving	77
14.3	Resultaten onderzoeken	78
14.4	Conclusie	80
Hoofdstuk 15	Water	83
15.1	Algemeen	83
15.2	Beleid en Regelgeving	84
15.3	Watertoets	90
15.4	Conclusie	93
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	95
16.1	Algemeen	95
16.2	Planvorm	95
16.3	Artikelgewijze toelichting	95
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	103
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	105
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	105

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan Stationseiland geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor het Stationseiland. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Stationseiland geldt als voornaamste reden dat de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voorschrijft dat gemeenten moeten beschikken over actuele bestemmingsplannen (jonger dan 10 jaar). Dit op straffe van het niet mogen heffen van leges.

1.2 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad van 25 april 1990, nr.450 is het Stationseiland aangewezen tot grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de Centrale Stad blijven. Het project is gelegen in het Stadsdeel Centrum.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan Stationseiland wordt als volgt begrensd:

noorden: het IJ;
oosten: de Oostertoegang;
zuiden: Open Havenfront;
westen: Westertoegang.



2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien. Voorliggend bestemmingsplan betreft een actualisering van het vigerende bestemmingsplan Stationseiland uit 2003. Het nieuwe bestemmingsplan is overwegend conserverend, in die zin dat het aansluit op de huidige planologische planregeling en tussentijds vergunde uitbreidingen, en uitbreiding van bestaande functies slechts in zeer beperkte mate worden toegestaan. Er wordt slechts 40 m² dienstverlening toegevoegd langs de kade van het Open Havenfront voor het westelijk tramemplacement, hetgeen geen verkeersaantrekkende werking oplevert. De bouwhoogte van de fietsenstalling tussen het IBIS-hotel en het Stationsgebouw wordt verhoogd van 5 naar 12 meter en naast het NACO-gebouw aan Waterplein Oost zal de horeca worden uitgebreid. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan is dit een zeer geringe toename van programma, dat binnen de gebruikelijke groeimarges valt. De plannen voor het Stationseiland zijn allemaal te realiseren op basis van het vigerende bestemmingsplan. Dit kader is programmatisch gezien ook nog steeds actueel en biedt voldoende mogelijkheden om het gewenste programma te realiseren. Daarom is gekozen voor een actualiseringsplan, waarbij een gering programma is toegevoegd.

2.3 Geldend planologisch kader

Op dit moment is het bestemmingsplan "Stationseiland" van kracht voor het plangebied. Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 28 mei 2003, nr. 220/227 en goedgekeurd door GS op 16 december 2003, nr. 2003-24247. In beroep heeft de ABRvS op 9 februari 2005 (LJN: AS5492, nr. 200400323/1) gedeeltelijk goedkeuring onthouden aan de plandelen "Verkeersareaal (VA)" en "Stedelijk Station (SI)". Het vigerende bestemmingsplan maakt ondermeer de uitbreiding van het kantoorareaal, winkels, publieksfuncties en een hotel mogelijk. Daarnaast voorziet het plan in de mogelijkheid tot de realisatie van een nieuw busstation en een autotunnel. Ook de Noord/Zuidlijn, dat in aanbouw is, wordt middels het bestemmingsplan gereguleerd.

2.4 Beschrijving van het plangebied

2.4.1 Geschiedenis van het plangebied

Het station (tot mei 2000 Amsterdam CS geheten) verving het in 1878 gesloten Station Amsterdam Willemspoort en het van 1878 tot 1889 gebruikte tijdelijke station Westerdok. Het is gebouwd op drie aangeplempte eilanden in het IJ. Hiervoor werd zand gebruikt uit de duinen bij Velsen, dat vrijkwam bij het graven van het Noordzeekanaal. Net als veel andere gebouwen in Amsterdam werd het gebouwd op houten palen (8687 stuks). Bij de bouw traden verzakkingen op, waardoor het werk enige jaren werd vertraagd. Op 15 oktober 1889 werd het station onder enorme publieke belangstelling geopend.

Cuypers ontwierp wel het gebouw, maar de overkapping van de perrons viel buiten de opdracht. De eerste oplevering van het gebouw in oktober 1884 was dan ook zonder perronoverkappingen. De stationskap, bestaande uit 50 boogspanten en een overspanning van bijna 45 meter, werd ontworpen door L.J. Eijmer, civiel ingenieur bij de Staatsspoorwegen. Cuypers ontwierp wel de decoraties voor de spanten en de kopgevels. De stationskap werd uiteindelijk in oktober 1889 voltooid.

Een tweede, smallere en langere maar gelijksoortige kap aan de IJ-zijde werd voltooid in 1922. Tussen de twee kappen bleef een aantal sporen niet overdekt. In 1996 werd er over deze sporen een derde 'middenkap' gebouwd, ontworpen door Jan Garvelink, architect bij Holland Railconsult.

In 1920 werd de Oostelijke vleugel (het lage eindgebouw) afgebroken en vervangen door 'De Oost', het

voormalige pakketpostgebouw naar ontwerp van Cuypers' zoon Joseph.

Naast de middenkap is er in jaren tachtig en negentig van de twintigste eeuw een hoop vernieuwd. Zo is het perron langs spoor 15 verbouwd zodat het een volwaardig perronspoor werd. Dit werd gedaan om de drukte van de Flevolijn en Schiphollijn op te vangen. Pas in 1998 was spoor 15 volledig afgebouwd; dit kwam door dat er veel panden onteigend moesten worden naast het station. Begin jaren tachtig zijn de centrale hal en middentunnel fors verbreed en gemoderniseerd door Articon, het voormalige ingenieursbureau van de NS. Inmiddels is dat weer achterhaald; voor de Noord/Zuidlijn worden de tunnels en hallen weer fors verbouwd.

In 1994 werd door de NS een nieuwe verkeersleidingspost in gebruik genomen. Deze ligt aan de westkant, bij het Westerdok, voorheen zat de post in het station zelf. Ook bouwde NS aan uitbreiding van het westelijke emplacement en aan de uitbreiding van vier naar zes sporen ten westen van het station. Deze aanpassing werd uitgevoerd tussen 1991 en 1996. Voor de treinen richting Sloterdijk kwam er zo meer ruimte.

Zoals hierboven vermeld werd in 1996 de middenkap opgeleverd, in 2000 werd de vernieuwde westtunnel geopend. Deze werd verbreed en gemoderniseerd omdat de middentunnel buiten gebruik ging voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Daarna werd gestart met het verlengen van de perronsporen 10-15. Dit project werd in 2004 opgeleverd. Op dit moment wordt nog druk gewerkt aan het voltooien van het Station en de Noord/Zuidlijn.

2.4.2 Huidige en toekomstige situatie

Het plangebied bestaat uit het stationseiland. In het midden van het stationseiland bevindt zich het stationsgebouw. Het stationsgebouw is volledig ingericht voor de reizigers. Naast de treinperronnen bevinden zich in het stationsgebouw winkels, horecagelegenheden, een fietsenstalling en bagageruimten voor de reizigers. Aan de achterzijde van het stationsgebouw aan de IJzijde bevindt zich tevens het busstation. Onder het busstation komen ook winkels en horecagelegenheden, de zogenoemde IJhallen.

Aan de westzijde van het Stationsgebouw bevinden zich de kantoortoren van Regardz, ook wel de Zilveren toren genoemd, het Ibishotel en een gebouw voor fietsenstalling. Aan de oostzijde van het stationsgebouw bevindt zich het zogenoemde postzakkengebouw, waar op de begane grond en de kelder tevens een fietsenstalling is gevestigd. De bovengelegen lagen zijn in gebruik als kantoor. Op het Stationsplein bevindt zich het oostelijk en westelijk tramemplacement en de toegangen naar het ondergronds metrostation. Aan het Open Havenfront bevindt zich het Noord-Zuidhollands Koffiehuis, waarin naast een horecagelegenheid tevens het informatiepunt van de GVB is gevestigd. Naast het Noord-Zuidhollands Koffiehuis staat een gebouw waar Lovers en de watertaxi in zijn gevestigd.

Voor het westelijk tramemplacement staan nu tijdelijke units, waar in verband met de verbouwing van het stationsgebouw winkels zijn gevestigd. Zodra de vergunning is verlopen zullen deze units worden gesloopt en komt er aan de kade een verzamelgebouw, waarin meerdere rederijen zich zullen vestigen.

Aan de IJzijde bevinden zich op de kade langs het IJ twee monumenten, te weten Pier 10 en het Nacogebouw. Beide zijn horecavestigingen. In verband met de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn en de overkapping van het busstation is het Nacogebouw tijdelijk opgeslagen in Zaanstad. Als alle bouwwerkzaamheden zijn afgerond zal het Nacogebouw weer teruggeplaatst worden.

Het Stationsplein wordt geheel voor langzaamverkeer. Slechts voetgangers en fietsers zijn toegestaan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid zal betrekking hebben op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040 vervangen. De SVIR is in het eerste kwartaal van 2012 vastgesteld.

Het Rijk wil zich minder bezighouden met de ruimtelijke ordening van Nederland. De inrichting van ons land moet plaatsvinden door de overheden die dicht bij de burger en het bedrijfsleven staan. De rol voor provincies en gemeenten zou hierdoor groter moeten worden. Via de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: SVIR) geeft het Rijk vorm aan deze denkwijze. De SVIR dient een totaal beleid weer te geven voor de ruimtelijke inrichting van ons land. En dat wordt in de optiek van het Rijk alleen bereikt via een allesomvattende visie.

Ambities en nationale belangen

Het Rijk formuleert ambities voor Nederland die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen welke de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet binnen het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in op:

Concurrentiekracht; Bereikbaarheid; Leefbaarheid en veiligheid.

Voor de middellange termijn (2028) leidt dit tot de volgende hoofddoelen:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Deze hoofddoelen zijn vertaald naar 13 nationale belangen. Een aantal komt hierna aan de orde.

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen.

Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op de bescherming

tegen overstromingen en het behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land.

Ruimtelijke ordening

Ten aanzien van onze ruimtelijke ordening is in aanvulling op de vorige belangen een specifiek belang genoemd. Gestreefd wordt naar zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen. Ten behoeve van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkelingen wordt een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze werkt met de volgende stappen:

- Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen.
- Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
- Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Naast de ladder voor duurzame verstedelijking is ook een goed en toekomstgericht ontwerp onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Als laatste vraagt een goede ruimtelijke ordening om digitale beschikbaarheid van adequate ruimtelijke informatie.

Nationale ruimtelijke hoofdstructuur

Voor een deel kunnen de nationale belangen geografisch worden aangeduid. Via een topografische kaart is de nationale ruimtelijke hoofdstructuur inzichtelijk gemaakt. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen waarvoor het Rijk zich verantwoordelijk acht.

MIRT-regio's

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is het uitvoeringsprogramma van het Rijk op het gebied van fysieke en ruimtelijke projecten. Via de uitvoering van dit programma worden de door het Rijk geformuleerde doelstellingen omgezet in daden. Het MIRT is overigens geen nieuw fenomeen. Via het MIRT worden al langere tijd projecten uitgevoerd.

Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven per MIRT-regio beschreven. Nederland is daartoe verdeeld in zeven regio's: Noord-West Nederland, Utrecht, Zuid-Beveland/Zuid-Holland, Brabant & Limburg, Oost-Nederland, Noord-Nederland en Zuidwestelijke Delta. Omdat de kust diverse gebieden doorsnijdt, is deze samen met de Noordzee in een aparte gebiedsparagraaf opgenomen. Per regio zijn de opgaven benoemd.

De MIRT-regio's spelen een voornamelijk rol bij de realisatie van de doelen van het Rijk. De bestuurlijke overleggen voor het MIRT vinden twee keer per jaar plaats. Daar bespreken Rijk en regio's per regio de gebiedsagenda en de lopende en potentiële MIRT-projecten. Namens de rijksoverheid neemt het ministerie van Infrastructuur en Milieu deel aan het bestuurlijk overleg. Afhankelijk van het onderwerp zitten ook andere ministers aan tafel. De regio vaardigt een delegatie af vanuit de provincie en/of een stadsregio. Dit zijn bestuurders met verkeer en vervoer of ruimtelijke onderwerpen in hun portefeuille.

Via de nieuwe Structuurvisie brengt het Rijk alle beleidsvelden op het gebied van Infrastructuur en

Stationseiland (vastgesteld)

Ruimte zo goed mogelijk samen. Dit is gezien de diversiteit en complexiteit van de diverse beleidsterreinen, naar wij aannemen, geen eenvoudige klus geweest. Het Rijk heeft gekozen voor een meer afstandelijke rol, tenzij het om belangen van nationale aard gaat. Het begrip "nationaal belang" is een arbitrair begrip. Met de inwerkingtreding van de SVIR houdt het Rijk zich bijvoorbeeld niet langer bezig met zogenaamde snelwegpanorama's. En ook het behoud, beheer en versterking van de Nationale Landschappen is niet langer onderdeel van het takenpakket van het Rijk. Daarmee is de aard van het belang van een bepaald onderwerp vooral een (politieke) keuze.

3.1.2 Amvb Ruimte

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierversmalling van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor de vrijwaringszone van de vaarweg. In de vrijwaringszone is geen ruimtelijke ontwikkeling toegestaan die de veiligheid voor de scheepvaart op de rijksvaarweg in gevaar brengen (doorvaart, zicht en hulpverlening). Het Barro respecteert bestaande bestemmingen. Bij nieuwe bestemmingen in de vrijwaringzone, wordt Rijkswaterstaat als belanghebbende betrokken zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Bro.

3.1.3 Ser-ladder

Per 1 oktober jl. is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Aangezien het bestemmingsplan geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maakt is de Ser-ladder hier niet van toepassing.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en

het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschede van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-,grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen

beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde. De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

Verkeer en vervoer speelt een belangrijke rol voor de stad Amsterdam. Voor het hoofdnet Auto gelden de volgende uitgangspunten:

- Garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de verschillende stadsdelen;
- Bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- Concentreren van het doorgaande autoverkeer op daarvoor meest geschikte wegen;
- De auto speelt in de binnenstad op korte afstanden steeds meer een aanvullende rol, bijvoorbeeld voor het vervoer van goederen, maar blijft van belang om de stad vitaal te houden. Het streven naar een autoluwer centrumgebied zet in op het terugdringen van geparkeerde auto's op straten en pleinen die behoren tot het hoogstedelijke centrumgebied.

Voor het hoofdnet Openbaar Vervoer gelden de volgende uitgangspunten:

- Direct en indirect de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen garanderen;
- Bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- Behoud van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer;
- Tot 2020 ligt de nadruk op het optimaal benutten van bestaande ov-lijnen en ov-knooppunten als dragers voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op de belangrijkste trein- en metrolijnen moeten dan wel maximale frequenties en optimale comforteisen (schone, veilige voertuigen en haltes) gelden;
- Voor de periode 2020-2030 ligt het accent op het zo goed mogelijk benutten van en ruimtelijk inspelen op nu in studie en aanleg zijnde regionale ov-lijnen en knooppunten;
- Voor de periode na 2030 worden reserveringen gemaakt voor ov-lijnen die verdere toekomstige ontwikkelingen kunnen faciliteren.

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;
- Op delen van het Hoofdnet fiets vraagt het toenemend gebruik om bredere paden en meer comfort. De groei van het fietsgebruik, in combinatie met steeds grotere fietsen en de opkomst van de bakfiets, neemt de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen op straat en in gebouwen sterk toe. Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen. Hiertoe dienen

voorwaarden te worden opgenomen in bestemmingsplannen.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 - werkende stad (werk en inkomen);
 - culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 - sportieve stad (vrije tijd en sport);
 - zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 - veilige stad ((sociale) veiligheid).

3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het locatiebeleid is in 2008 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' komt het structuurplan uit 2003 te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de Structuurvisie geïntegreerd. Eén daarvan betreft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008).

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt.

Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld.

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen.

Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de

Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te worden vertaald in de 'regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

3.4.4 Water

Binnen de gemeente Amsterdam geldt het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015. In hoofdstuk 15 zal hier verder op worden ingegaan.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

De ontwikkeling van het Stationseiland vormt het sluitstuk van de ontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever in Amsterdam. Het Stationseiland wordt getransformeerd tot een reizigerseiland met een eenduidige opzet. Belangrijkste uitgangspunt is het logisch organiseren van alle (openbaar) vervoerverbindingen. De herontwikkeling beperkt zich daarom niet tot Stationseiland alleen, maar heeft ook betrekking op de Prins Hendrikkade.

De huidige busstations aan de Prins Hendrikkade worden ondergebracht in een nieuw busstation aan de IJ-zijde op het niveau van de sporen. Onder dit busstation komt een nieuwe stationshal, daaronder komt de huidige De Ruyterkade in een auto-onderdoorgang te liggen en daaronder kruist de Noord/Zuidlijn.

Naast het verhuizen van de busstations aan de stadszijde krijgt de hele binnenstad ook een nieuw éénrichtingscircuit: De Grote Stadshartlus. Dit betekent dat bij het Damrak en Prins Hendrikkade ter hoogte van het Stationseiland éénrichtingsverkeer tegen de wijzers van de klok in wordt ingevoerd. Doorgaand autoverkeer maakt gebruik van de nieuwe auto-onderdoorgang langs het IJ. De ruimte die zo aan de stadszijde vrijkomt wordt gebruikt om de openbare ruimte terug te geven aan de voetganger en meer water te maken.

Meer water betekent dat het eiland weer duidelijk van de omgeving wordt gescheiden. De bruggen tussen eiland en omgeving benadrukken het eilandkarakter door opvallend materiaalgebruik. Ook de mogelijkheden voor vervoer te water worden uitgebreid. Toekomstige voorzieningen voor (rondvaart)rederijen worden ondergebracht in een familie van kassahuisjes, gesitueerd aan verlaagde kades.

De inrichting van de openbare ruimte is functioneel, gericht op verplaatsing en doorstroming van reizigers. Meubilair en obstakels worden tot een minimum beperkt. Het materiaalgebruik voor eiland, Prins Hendrikkade en bruggen is hoogwaardig en deelt de ruimte zo min mogelijk op. Het eiland krijgt een duurzame bestrating van gezaagd graniet. De bruggen vormen de verbindende elementen, uitgevoerd in grote granietplaten. De kades zijn van gemetseld basalt.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Voor integrale herinrichting van het Stationseiland is in 2001 Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld. Dit SPvE is in 2005 uitgewerkt in een Masterplan en in 2012 in het Ontwerpboek Stationseiland/Prins Hendrikkade. De stedenbouwkundige uitgangspunten van het SPvE zijn nog steeds van kracht. Daarnaast zijn door de Raad op 14 maart 2012 het voorlopig maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper vastgesteld. Onderstaand zijn de belangrijkste elementen uit deze documenten opgenomen.

4.2.1 Stationseiland

In de reeks van eilanden aan de zuidelijke IJ-oever onderscheidt het Stationseiland zich als 'Reizigerseiland'. Hier geldt het primaat van de reiziger met alle voorzieningen die daaraan ten dienste staan. Ruimtelijk wordt op het Stationseiland het eilandkarakter versterkt. Nieuwe bebouwing is beperkt van omvang in contrast tot de sterke intensivering van de omliggende eilanden, zoals opgenomen in het Plan Openbare Ruimte IJ-oever.

In het stedenbouwkundig concept is gekozen voor een ruimtelijke en transparante opzet; optimale

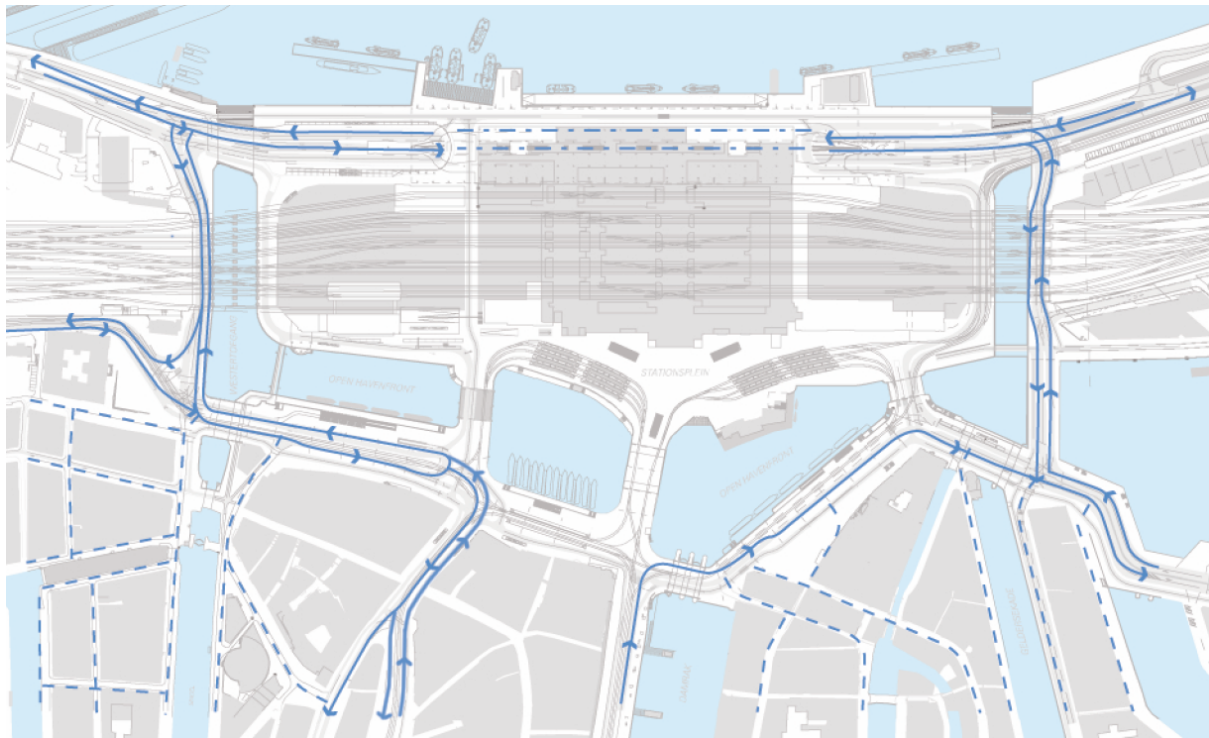
verbindingen op maaiveldniveau en het versterken van zichtrelaties tussen de stad en de ruimte van het IJ. De entree tot de stad wordt het domein van de voetganger: overzichtelijk, veilig en zonder obstakels.

Uitgangspunt voor de inrichting van het Stationseiland is een helder logistiek principe gebaseerd op een concentratie van alle openbaarvervoersactiviteiten langs een as in het verlengde van de zogenaamde rode loper. Het busstation aan de IJzijde op het niveau +1 vervangt de circa 35 halteplaatsen op vier locaties in de huidige situatie, rondom het Open Havenfront. Een nieuwe stationshal geeft het stationscomplex een gezicht aan het IJ. Het water(gebruik) is het meest specifieke en intrigerende fenomeen in het IJoevergebied. Deze kwaliteit wordt behouden en, waar mogelijk, versterkt, met name door vergroting van de havenkommen in het Open Havenfront.

Primair doel van het SPvE is het verbeteren van de kwaliteit van het gebied als knooppunt van openbaar vervoer voor de reiziger en van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers in het algemeen. In het plan is gezocht naar de beste (logistieke) verbindingen voor de meest frequente relaties. Het logistieke concept voor de verknoping van de diverse vervoersmiddelen is reeds vastgelegd in het plan Reizigersmachine. Cruciaal voor het Stationseiland is de wijze waarop het busstation aan de IJzijde wordt gepositioneerd. Functionele, technische, vervoerkundige en ruimtelijk stedenbouwkundige aspecten worden geoptimaliseerd binnen de financiële ruimte die daarvoor wordt geboden.

4.2.2 Stadshartlus

De verkeersstructuur op de Prins Hendrikkade verandert ingrijpend. Dit conform het besluit van de Raad d.d.18 februari 1998, nr. 100, de 'grote Stadshartlus'. De Raad heeft dit besluit (her)bevestigd bij de besluitvorming over het maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper op 14 maart 2012. Belangrijk motief voor de grote Stadshartlus is een voor de voetganger veilige en ongestoorde route van het Damrak naar het Centraal Station en het IJ. Door de veranderingen zal er in de toekomst aanzienlijk minder verkeer over de Prins Hendrikkade gaan. De invoering van de Stadshartlus heeft effect op het plangebied Stationseiland. Er wordt uitgegaan van een autovrij gebied tussen het Damrak en de Martelaarsgracht. Het autoverkeer dat van het Damrak naar de Martelaarsgracht wil gaan, rijdt via de oostertoegang, de autoonderdoorgang IJzijde en de westertoegang om.



Overzichtskaat Startshartlus

4.2.3 Bruggen

Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het stedenbouwkundig concept van het Stationseiland is het versterken van het eilandkarakter. De bruggen spelen hier een belangrijke rol in. De bruggen moeten duidelijk als verbindungselement herkenbaar zijn. Het Stationseiland heeft twee gezichten met elk een eigen karakteristiek: de stadszijde en de IJ-zijde. De stadszijde heeft een sterke relatie met oude, monumentale binnenstad. De nieuwe bruggen aan de oostzijde van het Stationsplein hebben bijvoorbeeld een sterke relatie met de monumentale Schreierstoren.

4.2.4 Open Havenfront

Vroeger was de Prins Hendrikkade de kade van Amsterdam aan het IJ. Het was de grens tussen stad en water. In de loop der jaren is de Prins Hendrikkade verbreed richting het water. Aan het eind van de 19e eeuw is het Stationseiland in het IJ gemaakt ten gunste van een nieuw Centraal Station voor Amsterdam. Dit is ook het moment dat het centrum van de stad van het IJ afgesneden is. De nieuwe spoordijk vormde een enorme belemmering tussen IJ en stad. Met de ontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever de afgelopen jaren heeft Amsterdam na circa 100 jaar weer een nieuw gezicht aan het IJ gekregen.

Om ook het oude stadscentrum weer een directe link met het water te geven is het nodig dit water herkenbaarder te maken. Door het Open Havenfront te vergroten wordt het water beter zichtbaar en beleefbaar en de Prins Hendrikkade krijgt weer het profiel dat bij een kade past. Door het vergroten van het Open Havenfront wordt ook het Stationseiland weer beter herkenbaar als eiland.

4.2.5 IJzijde

Er komt een busplatform op het niveau van de sporen met daaronder een nieuwe Stationshal, de IJhal, waarin de noordelijke uitgangen van de Noord-Zuidlijn uitkomen. De huidige De Ruyterkade, die nu en in de toekomst onderdeel uitmaakt van het Hoofdnet Auto, komt ondergronds te liggen, tussen het maaiveld en de Noord/Zuidlijn in. Het busplatform en de kade worden door een kap 'overspannen'. Om dit alles mogelijk te maken is de kade aan de IJzijde circa 40 meter richting het IJ verlegd. Ook is toen de vaarweg aangepast. Met de bouw van het nieuwe busplatform verdwijnen de drie busstations aan de stadszijde. Via het busstation vindt ook de bevoorrading van het stationsgebouw plaats. Naast de twee centrale verbindingen met de kruispunten bij de Ooster- en Westertoegang, die vooral bedoeld zijn voor het bus- en laad- en losverkeer via de De Ruijterkade, is er een derde op- en afrit die via een speciale busbaan in de westbuis van de Oostertoegang en de Kamperbrug een directe verbinding heeft met de Prins Hendrikkade. Dit is de belangrijkste busroute in het gebied. De De Ruyterkade komt ondergronds te liggen, zodat zijn verkeersfunctie als onderdeel van het hoofdnet Auto gewaarborgd blijft en tussen de autotunnel en het busplatform, op maaiveldniveau, ruimte is voor het langzaam verkeer. Hier wordt ook een nieuwe tweede, stationshal gerealiseerd, de IJhal.

4.2.6 IJhal

De IJhal, de ruimte onder het busstation, wordt ingericht als nieuwe stationshal met daarin commerciële voorzieningen.

In de hal komen verschillende (loop)routes bijeen:

- Drie reizigerstunnels. De verbrede westpassage, de binnenkort weer te heropenen middenpassage, en de nog te verbreden oostelijke passage. Hier is alleen toegang door middel van het gebruik van de OV-chipkaart.
- Tussen de west- en de middenpassage en tussen de midden- en oostpassage zullen nog twee zogenaamde poortvrije corridors aangelegd worden. Dit zijn vrij toegankelijke en directe verbindingen tussen de noordelijke en zuidelijke stationshal zonder opgang naar de perrons. Deze corridors worden voorzien van commerciële functies.
- De voetgangersstromen vanuit de Noord/Zuidlijn en vanaf het busplatform worden in de IJhal met elkaar en de buitenruimte verbonden, zodat een directe doorgang van de stadszijde naar de IJzijde gewaarborgd is. Ook zijn de ponten straks direct verbonden met de IJhal.

4.2.7 IJkade

De voetganger en de fietser krijgen de ruimte aan de IJzijde. Vanaf de nieuwe stationshal tot aan het water komt een zestien meter brede kade. Hiernaast liggen nog twee openbare waterpleinen, de kade, en de twee steigers ten westen en oosten van de waterpleinen. De IJhal heeft voor de deur straks een autovrij verblijfsgebied aan het water van het IJ.

Over de gehele lengte van de kade loopt een doorgaande fietsroute die samen met de nieuwe, langzaam verkeerspassage onder de sporen onderdeel uitmaakt van het Hoofdnet Fiets. Daarnaast kan er gefietst worden door de oostelijke buis van de Westertoegang die aansluit op de brug richting het Singel en door de oostbuis van de Oostertoegang die via de ODE-brug een rechte fietsroute naar de Nieuwmarkt vormt.

Er zijn twee kiss & ride lussen: één aan de westzijde en één aan de oostzijde van de nieuwe stationshal. De uiteindes van de lussen liggen onder de nieuwe stationskap waardoor droog wachten en

in- en uitstappen mogelijk is. Op de westelijke lus komt tevens de nieuwe taxistandplaats.

4.2.8 Waterplein Oost en West

De gebouwen van NACO en Pier 10 zijn rijksmonumenten overeenkomstig de Monumentenwet. Uitgangspunt daarbij is behoud en waar nodig herstel van de gebouwen. Het NACO-gebouw krijgt een nieuwe plaats op het oostelijke waterplein en Pier 10 is opnieuw geplaatst op het westelijk waterplein. Op beide locaties is een horecafunctie toegestaan. Een belangrijke wijziging ten opzichte van het definitief ontwerp IJSEI uit 2002 is dat het oostelijk waterplein opnieuw ontwikkeld wordt en dat er naast het NACO-gebouw aanvullende bebouwing zal worden toegestaan. Uit studie blijkt dat het NACO-gebouw te klein is om op deze locatie als zelfstandige horeca exploitabel te zijn. Naast Pier 10 bevindt zich op het waterplein west de pontaanlanding voor de GVB ponten naar Amsterdam-Noord en de aanlegsteiger voor de draagvleugelboten en partyschepen.

4.2.9 Langzaam verkeerspassage

De Langzaamverkeerspassage op het Stationseiland zal een belangrijke schakel worden tussen de stad en het IJ. Hoewel optimaal stedenbouwkundig ingepast tussen Martelaarsgracht en pontplein zal het vanzelfsprekende gebruik ondersteund moeten worden met een ruimtelijk aantrekkelijke en sociaal veilige passage. De passage vormt een integraal en essentieel onderdeel van het Stationseiland, maar zal los staan van het stationsgebouw. Vanuit de passage zijn de perrons of de Stationshal niet bereikbaar.

In de ontwerpvisie is gekozen voor een heldere indeling door de twee gebruikersgroepen, fietsers en voetgangers, ieder een eigen plek te geven. De passage is vormgegeven als een soort van 'dubbele C'. Deze 'dubbele C' ontstaat door de scheiding van voetgangers en fietsers en het niveauverschil op deze scheidslijn. Door het niveau voor de voetgangers herkenbaar hoger te leggen dan het fietspad, ontstaat overzicht en wordt de voetganger veiligheid geboden. Het fietspad wordt begeleidt door een lichtlijn in de 'plint' van het voetpad.

Middels rvs-manchetten wordt de beëindiging van de passage aan beide zijden herkenbaar gemaakt. Tevens worden deze gebruikt om de passage door de metselwerkwand aan de zuidzijde en de roostergevel aan de noordzijde te voeren. In de manchetten wordt de voorziening opgenomen voor de afsluiting van de passage. Deze afsluitmogelijkheid zal alleen gebruikt worden tijdens bijzondere omstandigheden.

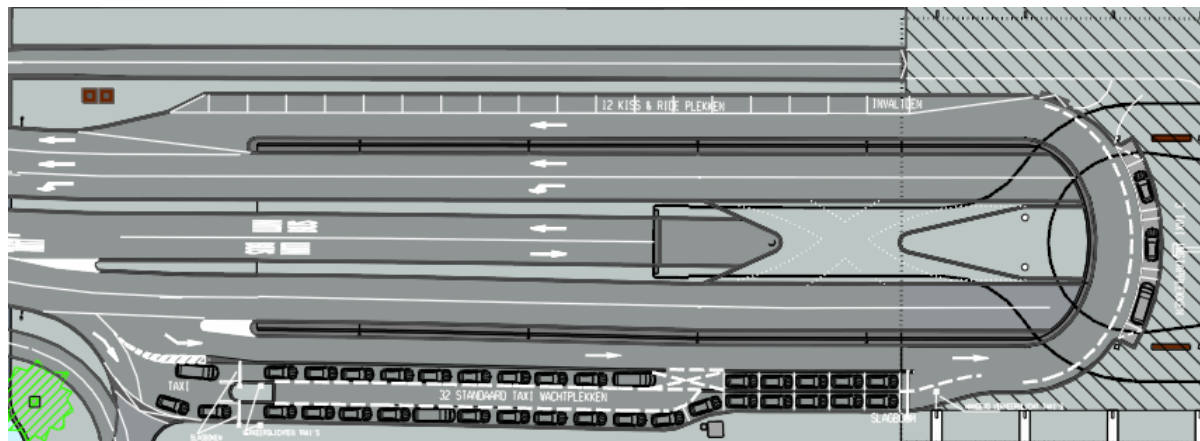
4.2.10 Taxistandplaats IJ-zijde

De taxistandplaats zal verplaatst worden van de huidige locatie aan de zuid-westzijde van het station naar de noord-westzijde. Aan de zuidkant van de westelijke kiss & ridelus. Taxi's rijden aan vanuit het westen of via de westbuis van de Westertoegang. Taxi's uit het oosten moeten bij de kruising met de Westertoegang een U-bocht maken. Dit kan in de verkeersregeling ingepast worden. Ook bij het afrijden moeten de taxi's richting het oosten een U-bocht maken, de autotunnel in.

De taxi's bufferen naast de rijbaan van de kiss & ridelus in een drie rijen brede strook, waarvan de middelste rij vrijgehouden wordt zodat taxi's tussentijds de bufferplaats kunnen verlaten, in het geval zij door een klant gebeld worden. Op de bufferplaats is in totaal ruimte voor twee rijen met in totaal 32 taxi's. De toegang tot de taxibufferplaats en de opstelplekken zal zoveel mogelijk geautomatiseerd plaats vinden en geregeld worden middels slagbomen.

Vanuit de bufferplaats rijden de taxi's naar een van de drie opstelplekken in de bocht van de kiss & ridelus. De taxi's kunnen hier onafhankelijk van elkaar in- en uitrijden. Passagiers kunnen hier een

keuze maken uit één van de taxi's op de opstelplekken voor de deur van de IJhal.



4.2.11 Fietsenstallingen

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig programma van eisen voor het Stationseiland is afgesproken dat er 10.000 gebouwde fietsparkeerplekken gerealiseerd zullen worden. De bestaande stalling in het Postzakkengebouw aan de zuidoost zijde zal worden uitgebreid naar 2000 fietsparkeerplekken. Aan de noordwestzijde, naast de nieuwe taxistandplaats komt een stalling voor 1000 fietsen.

Voor de overige 7000 plekken is lang gezocht naar een goede locatie. Vanuit gebruikersperspectief is een stalling gekoppeld aan de langzaamverkeerspassage, onder de treinsporen, het meest gewenst.

Uit tellingen blijkt dat op en rond het Stationseiland in 2009 dagelijks al circa 10.000 fietsen stonden geparkeerd. De verwachting is dat het aantal reizigers dat met de fiets naar het station komt de komende jaren nog flink zal stijgen. De inschatting van ProRail is dat er in 2020 15.000 - 20.000 stallingplekken nodig zullen zijn. ProRail onderzoekt de mogelijkheden voor deze extra fietsparkeerplekken. Er wordt verder gezocht naar locaties op en rond het Stationseiland voor de realisatie van de overige extra benodigde fietsparkeerplekken. ProRail is in ieder geval verplicht om minimaal 10.000 fietsparkeerplaatsen te realiseren. Aangezien de plannen nog niet concreet genoeg zijn, zullen deze niet in het bestemmingsplan worden meegenomen. Zodra de plannen concreet zijn, zal er een afzonderlijke procedure worden opgestart om de fietsparkeerplaatsen te kunnen realiseren.

Op 15 december 2010 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Eerste partiële herziening Stationseiland-fietsflat vastgesteld. Gezien het recent vastgestelde bestemmingsplan, maakt de fietsflat geen onderdeel uit van het plangebied.

4.3 Programma

In het bestemmingsplan Stationseiland 2003 is een programma voor ondermeer detailhandel, horeca (met ondermeer hotel), kantoren en publieksfuncties benoemd. Dit programma is deels gerealiseerd en deels nog niet. Gebleken is dat dit programma nog steeds voldoet en zal voldoen aan de vraag welke benodigd is om de drie voetgangerspassages te vullen en de winkels welke nu nog buiten het station zijn gesitueerd weer naar binnen te verplaatsen.

Het maximale programma van het vigerende bestemmingsplan ziet er als volgt uit:

Bestemming	Functie	Metrages in bruto vloeroppervlak (bvo)
Stedelijk station I	Publieksfuncties*,	27.000 m ²
	waarvan Winkels en Horeca I, III en IV	15.000 m ²
	waarvan Kantoren	12.500 m ²
Stedelijk station II	Hotel	12.000 m ²
	Kantoren	3.500 m ²
	Publieksfuncties	1.600 m ²
Stedelijk Station III	Hotels, Kantoren, Publieksfuncties	7.500 m ²
Openbare Ruimte	Horeca (Open Havenfront)	1.500 m ²
	Publieksfunctie (Open Havenfront)	35 m ²
	Horeca met balie- en loketfunctie (IJzijde)	2 x 550 m ²

*onder publieksfuncties wordt verstaan: detailhandel, balie- en loketfuncties, ateliers, showrooms, horeca en overige consumentverzorgende dienstverlening, overheids-, welzijns-, sociaal-culturele, religieuze, nuts-, media- en bijzondere voorzieningen, telecommunicatievoorzieningen, geldwisselkantoren en fietsenstallingen met reparatievoorzieningen.

In dit bestemmingsplan is zijn de functies als volgt vertaald:

Bestemming	Functie	Metrages in bruto vloeroppervlak (bvo)
Gemengd - 1	Kantoor, Detailhandel, Horeca I, III en IV, Baliefunctie, Dienstverlening met inbegrip van Geldwisselkantoor, Showrooms, Ateliers, Telecommunicatievoorzieningen, Media- en bijzondere voorzieningen, Fietsenstalling met reparatievoorzieningen, Detailhandel, Nutsvoorzieningen,	27.000 m ² *
Gemengd - 2	Kantoor, Detailhandel, Horeca I, III, IV en V Dienstverlening met inbegrip van Geldwisselkantoor, Showrooms, Ateliers, Telecommunicatievoorzieningen, Media- en bijzondere voorzieningen, Fietsenstalling met reparatievoorzieningen, Detailhandel, Nutsvoorzieningen	7.500 m ²

Gemengd - 3	Horeca III en IV	1.500 m ²
	Dienstverlening met inbegrip van Geldwisselkantoor , Showrooms, Ateliers, Telecommunicatievoorzieningen, Media- en bijzondere voorzieningen, Fietsenstalling met reparatievoorzieningen, Detailhandel, Nutsvoorzieningen, Horeca	35 m ²
Gemengd - 4	Kantoor	3.500 m ²
	Horeca V (Hotel)	12.000 m ²
	Dienstverlening met inbegrip van Geldwisselkantoor, Baliefunctie, Showrooms, Ateliers, Telecommunicatievoorzieningen, Media- en bijzondere voorzieningen, Fietsenstalling met reparatievoorzieningen, Detailhandel. Nutsvoorzieningen, Horeca.	1.500 m ²

* Voor gemengd - 1 geldt dat het bruto vloeroppervlakte van kantoren niet meer mag bedragen dan 12.500 m² en van detailhandel, horeca I, II en IV niet meer dan 15.000 m², tezamen in ieder geval niet meer dan 27.000 m².

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht

5.1 M.e.r.-beoordelingsplacht

5.1.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. 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)placht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Tot slot kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije-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)placht kent.

5.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. 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)placht bestaat. Het gaat dan met name om 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)placht kent.

Op grond van het Besluit Mer, Bijlage D, categorie D.11.2 is het project niet MER-beoordelingsplchtig (toevoeging bedrijfsvloeroppervlak minder dan 200.000 m²). 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 gezien of de activiteit belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben. Daarbij moet worden gekeken naar de omvang van het project, cumulatie met andere projecten, opnamevermogen van het natuurlijke milieu in samenhang met aangewezen natura 2000-gebieden. De omvang en ligging van het plangebied, de reeds aanwezige bebouwing en infrastructuur en de al uitgevoerde onderzoeken maken dat de conclusie kan worden getrokken dat geen MER-beoordeling behoeft te worden uitgevoerd.

Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen placht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

Het Stationseiland is de entree van de stad Amsterdam. Het is ontsloten door goede openbaar vervoer verbindingen. Het plangebied is goed te bereiken door verschillende vormen van vervoer. In de volgende paragrafen wordt eerst ingegaan op de regelgeving die voor verkeer en parkeren geldt. Vervolgens wordt de bereikbaarheid van het Stationseiland en de verschillende vormen van vervoer die in de omgeving van het gebied voorkomen besproken. Tenslotte worden de uitkomsten van het verkeersonderzoek besproken dat voor het plangebied Stationseiland is opgesteld.

6.2 Regelgeving

6.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kan, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'Mot en veilig door Noord-Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

6.2.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

6.2.3 Regionale OV-Visie

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvastе keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

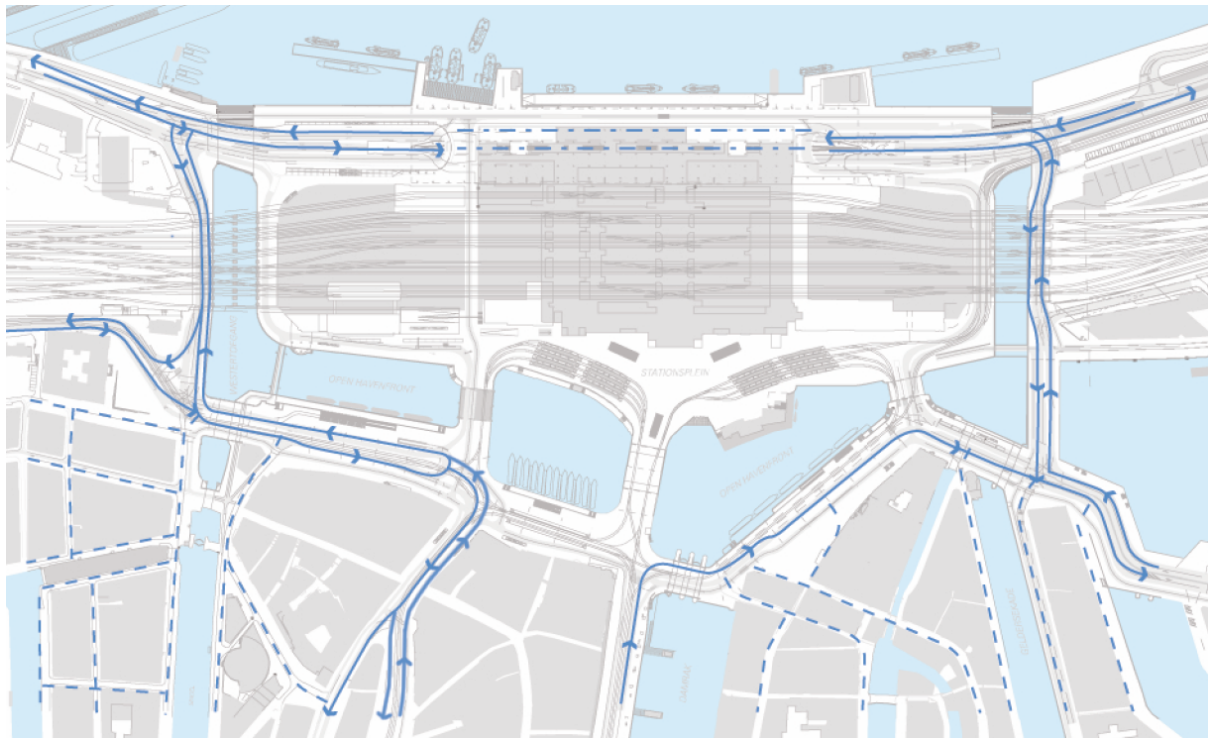
6.3 Stadshartlus/Autoverkeer

De verkeersstructuur op en rondom het Stationseiland verandert ingrijpend. De toekomstige verkeerscirculatie is gebaseerd op de introductie van de zogenoemde 'Grote Stadshartlus'. De Stadshartlus is het resultaat van een samenhangend geheel van verkeersmaatregelen. Vanuit verkeerskundig perspectief is de meest in het oog springende consequentie de zogenaamde 'knip' in de Prins Hendrikkade.

Belangrijke motieven voor de Stadshartlus zijn een autoluwere binnenstad maar belangrijker, een voor de voetganger veilige en ongestoorde route van het Damrak naar het Centraal Station en het IJ. Onderdeel van de plannen voor de Stadshartlus is een autovrij gebied tussen Damrak en Martelaarsgracht: de zgn. 'knip'. Het autoverkeer zal in het vervolg van de verbeterde route via de De Ruijterkade gebruik moeten maken.

De bereikbaarheid van het centrum wordt gewaarborgd door de verbindingen via de Ooster- en Westertoegang [ter weerszijden van het Centraal Station] en in groter verband door de routes via de Kattenburgerstraat en de Oosterdokskade aan de oostzijde en de Haarlemmer Houttuinen aan de westzijde. Autoverkeer dat van het Damrak naar de Martelaarsgracht wil, moet via de Oostertoegang, de auto-tunnel aan de IJzijde en de Westertoegang rijden.

Aan de IJzijde bij de westertoegang zullen taxistandplaatsen komen.



Routing autoverkeer

6.4 Openbaar vervoer

Het Stationseiland is het belangrijkste openbaar vervoer knooppunt van Amsterdam. Bereikbaarheid van dit knooppunt is erg belangrijk. Op de toeleidende wegen naar het Stationseiland krijgt het openbaar vervoer [tram - bus] daarom in principe voorrang op het overige verkeer. De nieuwe inrichting van de omgeving leidt tot een eenvoudiger verkeerstructuur. Dit betekent dat het openbaar vervoer sneller het Stationseiland zal kunnen bereiken. In de verkeersregelinstanties is een ongestoorde doorgang voor het openbaar vervoer straks ook het belangrijkste uitgangspunt. Verschillende verkeersonderzoeken hebben plaatsgevonden. De uitkomsten hiervan zijn dat het openbaar vervoer in de toekomstige situatie goed en ruim binnen de hiervoor geldende normen kan doorrijden. Ook het overige verkeer zal in de nieuwe situatie over het algemeen sneller doorstromen dan in de huidige situatie.

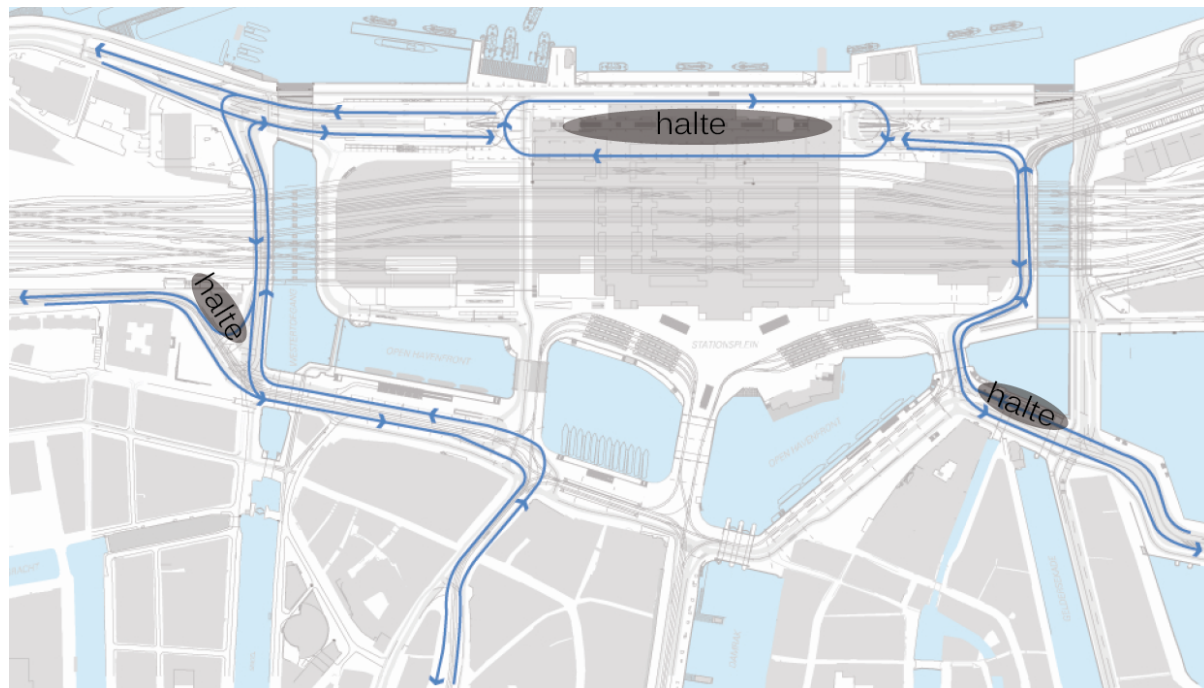
Na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn wordt een deel van de bestaande buslijnen ingekort en krijgt een eindhalte elders in de stad. Het Centraal Station blijft echter een belangrijke halte voor veel buslijnen van zowel stads- als streekvervoer. Door de bouw van het nieuwe busstation aan de IJzijde en de instelling van de Stadshartlus en de herinrichting van de Prins Hendrikkade veranderen de routes van de bussen.

De bussen van en naar het zuiden van de stad gaan via de Martelaarsgracht en de westbuis van de Westertoegang. Deze bussen en de bussen naar het westen rijden via de westzijde het busstation op en af. De bussen naar het noorden en oosten van de stad gaan via de westbuis van de Oostertoegang en de Kamperbrug. Dit is de drukste busroute.

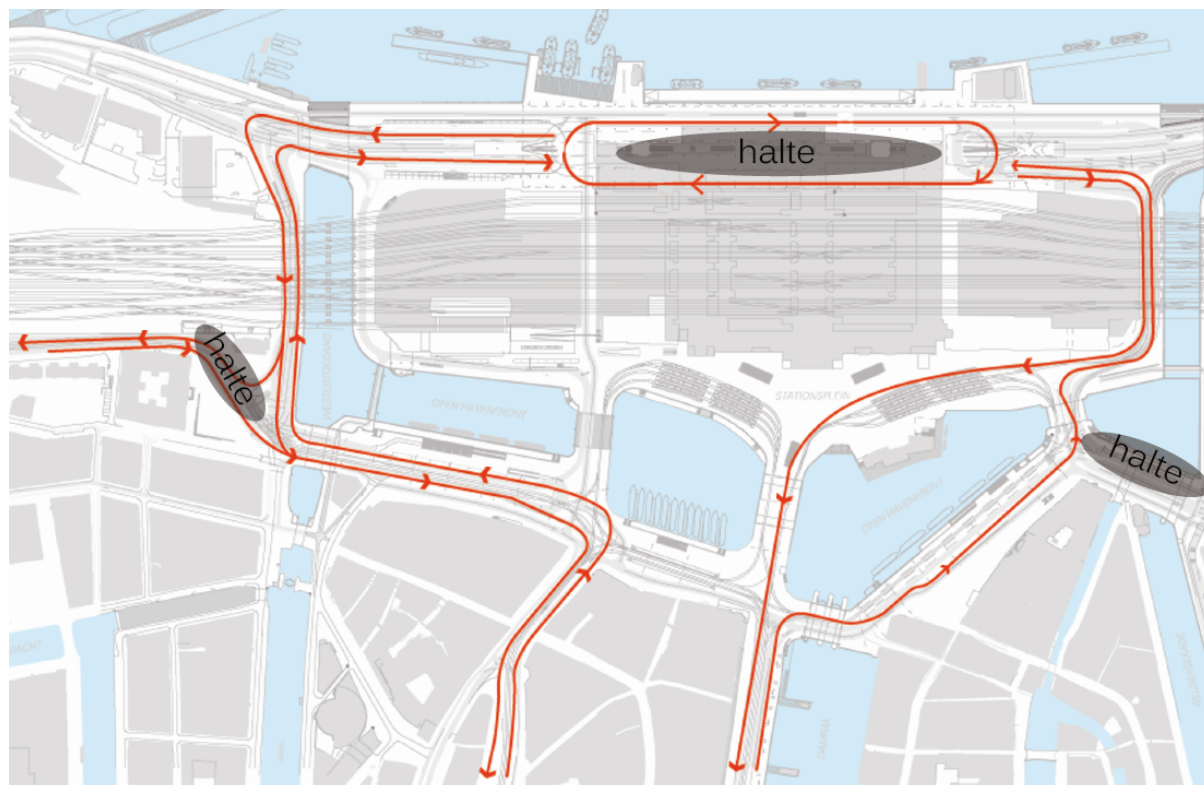
'S nachts rijden er geen trams. Alle openbaar vervoerlijnen worden 's nachts uitgevoerd met bussen. Voor het grootste deel zijn de rijroutes rond het Station in de nacht gelijk aan de busroutes overdag. Alleen op het Damrak rijden 's nachts bussen waar overdag alleen trams rijden. De nachtbussen volgen de tramroute. Naar het station toe via de Prins Hendrikkade en de Kamperbrug. Vanaf het station via het

Stationsplein en de Middentoegangsbrug.

Onderstaand de verwachte routing van het openbaar vervoer in, op en rond het plangebied:

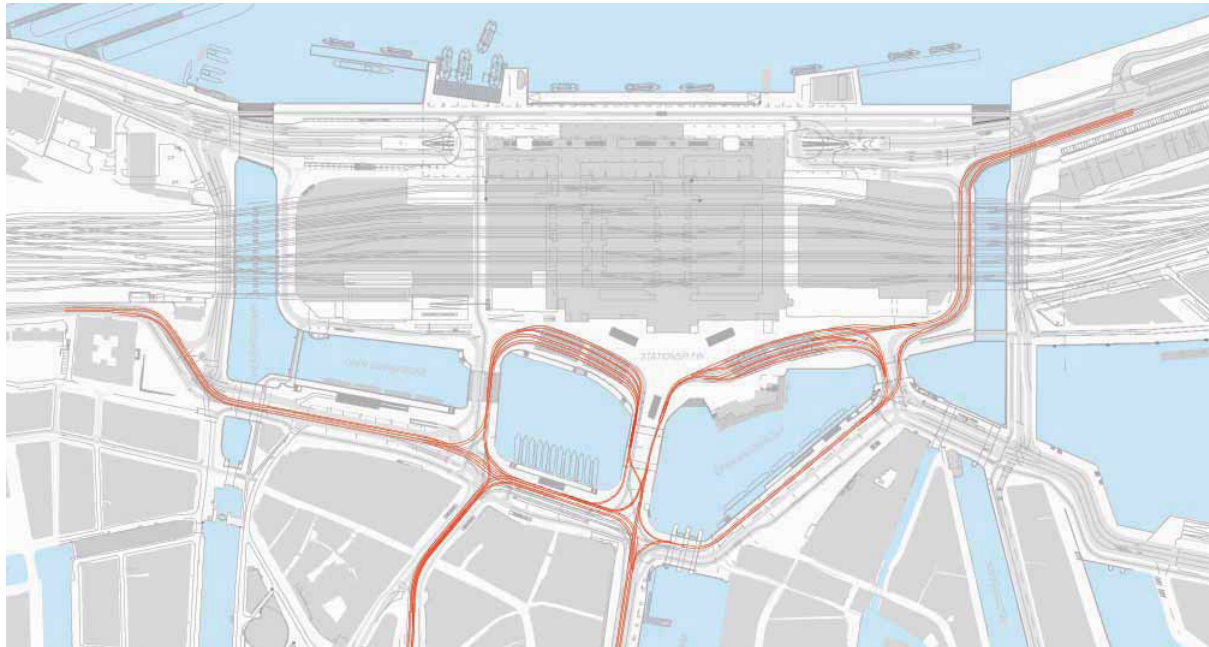


Routing dagbus



Stationseiland (vastgesteld)

Routing nachtbus



Routing tram

6.4.1 Noord/Zuidlijn

Belangrijk onderdeel van het openbaar vervoersnetwerk, maar ondergronds, is de Noord/Zuidlijn. Deze ondergrondse metroverbinding tussen Buikslotermeerplein Noord - Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid-WTC. Al reeds in 1998 heeft hierover besluitvorming plaats gevonden. In het bestemmingsplan "Stationseiland" van 2003 waren de bepalingen voor de bouw van de Noord/Zuidlijn ook al opgenomen. De bepalingen voor de Noord/Zuidlijn zijn één op één overgenomen. De bouwwerkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn onder het Centraal Station zijn overigens grotendeels al voltooid.

6.4.2 Oostlijn

De bestaande Oostlijn, een belangrijke metro verbinding die van Amsterdam Zuidoost als ondergrondse verbinding bij het Centraal Station uitkomt (lijn 54), is als bestaand trace in het bestemmingsplan geregeld. In de toekomst wordt deze lijn mogelijk in westelijke richting doorgetrokken, het toekomstige tracé is in de structuurvisie Amsterdam als een reservering opgenomen. Met de reservering is in dit bestemmingsplan in zoverre rekening gehouden dat met een bouwregeling voor de ter plaatse geldende bestemmingen wordt voorkomen dat de toekomstige aanleg van het ondergronds railtracé niet wordt belemmerd. Het doortrekken van de Oostlijn wordt met dit bestemmingsplan niet met een directe of indirecte bouwtitel mogelijk gemaakt, daar de uitvoering nog nader moet worden geconcretiseerd en onderzocht. Een afzonderlijke procedure is daarvoor te zijner tijd nodig.

6.5 Langzaam verkeer

De voetganger krijgt het primaat in het Stationsgebied. Door de instelling van de Stadshartlus en doordat de bussen verdwijnen van het Stationsplein en de Prins Hendrikkade komt hier veel ruimte vrij voor de voetganger. De belangrijkste voetgangersroute loopt vanaf het IJ, via het Stationsgebouw naar het Damrak en verder de binnenstad in. Dit wordt de Rode Loper genoemd. Voetgangers kruisen geen auto- en tramroutes meer [uitgezonderd calamiteitenroutes van de tram] wat het een goede en veilige route maakt. Nieuw is de route vanaf de pont, via de langzaamverkeerspassage naar de Martelaarsgracht.

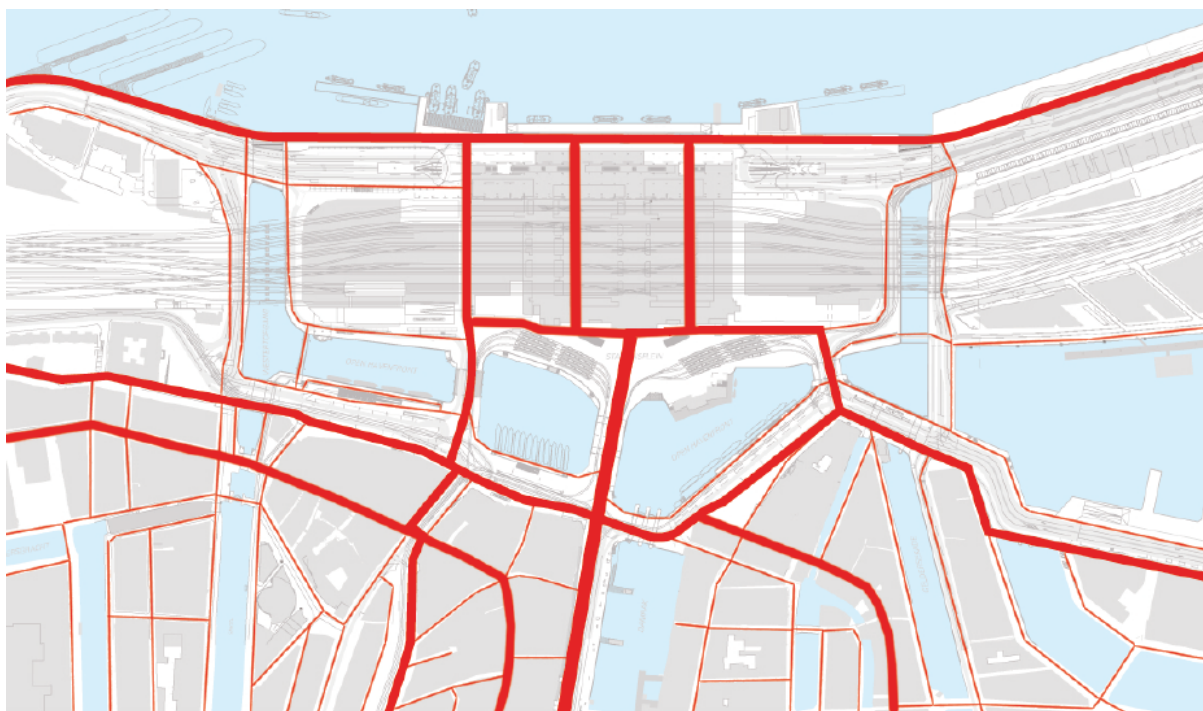
Langs de kade van de Prins Hendrikkade komt een wandelboulevard met lage kades voor de rondvaartrederijen. Daar waar voetgangers doorgaande hoofdroutes voor gemotoriseerd verkeer kruisen worden waar mogelijk voetgangersoversteekplaatsen aangelegd. Er is in de uitwerking veel aandacht geweest voor de oversteekbaarheid en voldoende opstelruimte voor de voetgangers.

Voor de fietsers verbetert veel bij de uitvoering van de plannen. Er komt een rechtstreekse verbinding tussen de ponten aan het IJ en de binnenstad. Ook krijgt de fietser langs het IJ meer ruimte. Aan de stadszijde vermindert de hoeveelheid autoverkeer en daarmee verbetert ook de situatie voor de fietser.

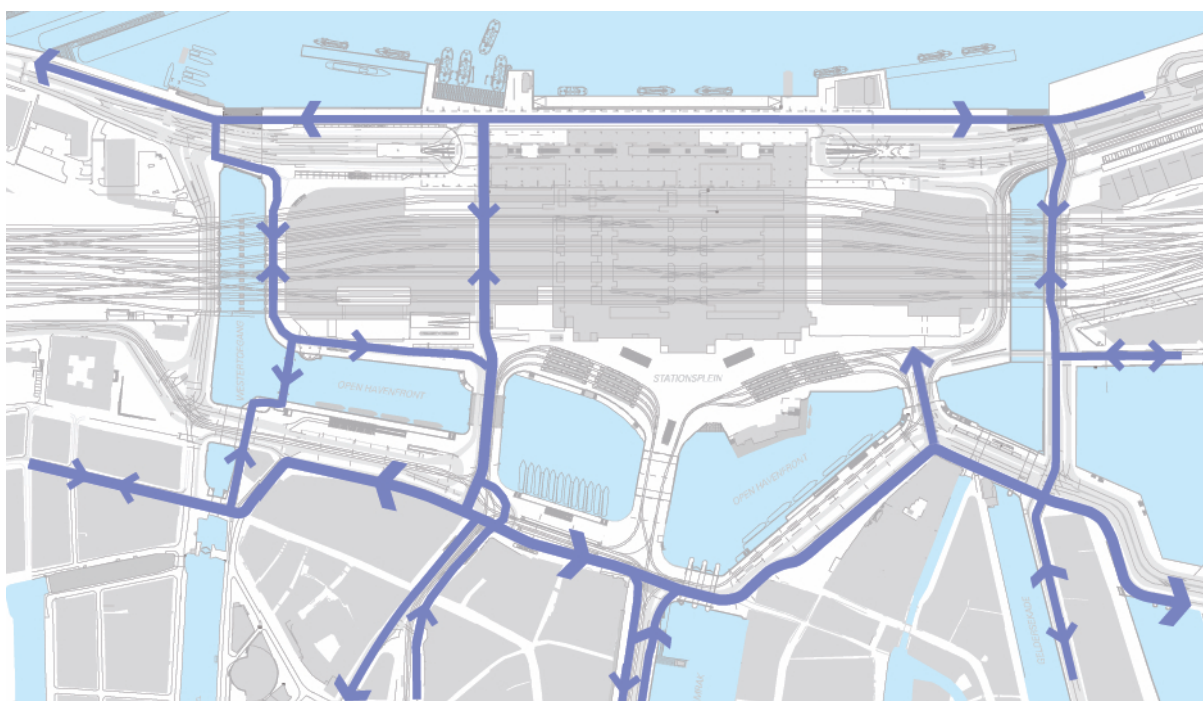
De doorgaande fietspaden in het plangebied worden tenminste vier meter breed en waar mogelijk verbreed tot viereeneenhalve meter. In de uitwerking is veel aandacht voor de oversteekbaarheid van hoofdroutes door fietsers, voldoende opstelruimte en manoeuvreerruimte.

Binnen het plangebied zullen 10.000 fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Circa 1000 aan de IJ-zijde naast de taxistandplaats en circa 7000 aan de stadszijde. Prorail is nog aan het onderzoeken waar en op welke manier deze kunnen worden gerealiseerd. Zodra de plannen concreet zijn, zal er een afzonderlijke procedure worden gevoerd voor de realisatie van de fietsparkeerplekken. Het Postzakkengebouw aan de oostzijde van het Station wordt uitgebreid tot een capaciteit van circa 2000 stallingsplekken.

In de vervolgfase zal worden onderzocht wat het beste beheerregime is voor de verschillende stallingen en hoe en waar stallingruimte gerealiseerd wordt voor buitenproportionele fietsen, scooters, bromfietsen, canta's, etcetera. Duidelijk is al dat 10.000 fietparkeerplekken onvoldoende zullen zijn. Onderzoek vindt plaats om te kijken of en waar extra fietsparkeerplekken kunnen worden toegevoegd tot een totaal van 15.000 - 20.000 fietsparkeerplekken op en rond het Stationseiland.



Hoofdroutes voetgangers



Hoofdroutes fiets

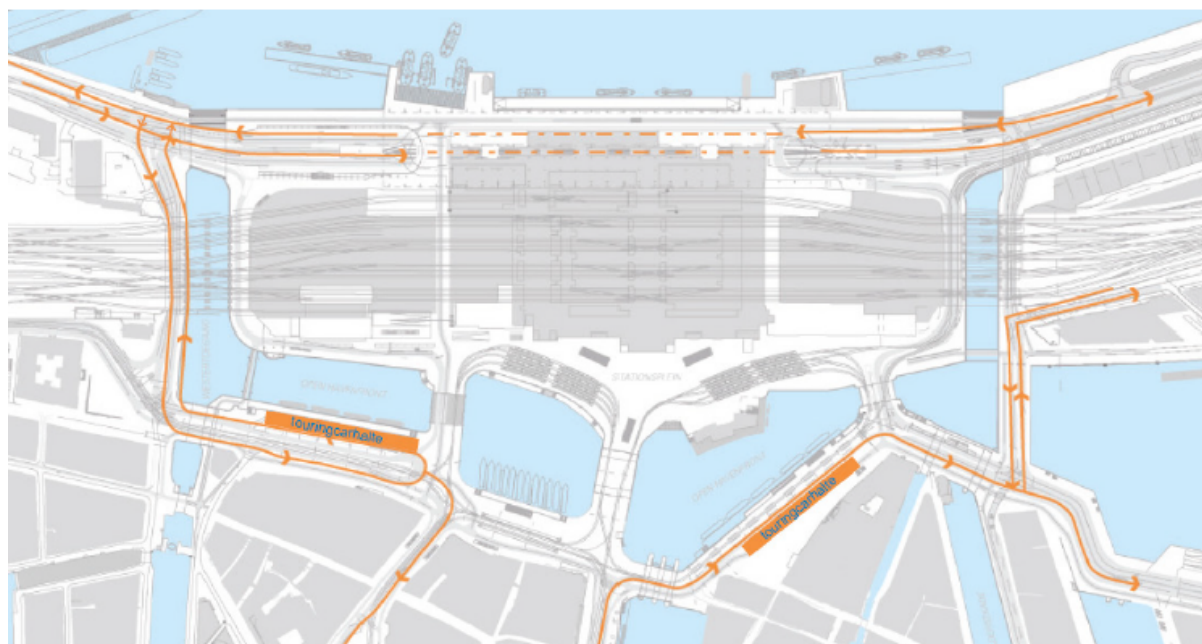
6.6 Touringcars

Het Centraal Station is een belangrijke bestemming voor touringcars. Om mogelijkheden te bieden voor touringcars om te halteren, worden buiten het plangebied dertien halteplaatsen ingericht. Deze haltes zijn alleen geschikt voor kort halteren. Functioneel zijn ze primair bedoeld voor bediening van de toeristische sector aan het Damrak en de Prins Hendrikkade.

Langs de Prins Hendrikkade west, ter hoogte van rederij Lovers is ruimte voor zeven halteplekken. Voor touringcars is de hoofd aan- en afrijdroute naar deze locatie via de Westertoegang.

Langs de Prins Hendrikkade bij de St. Nicolaaskerk is ruimte voor zes halteplekken. Aanrijden gebeurt vanuit de stadshartlus, vanaf het Damrak. Afrijden gaat richting het oosten.

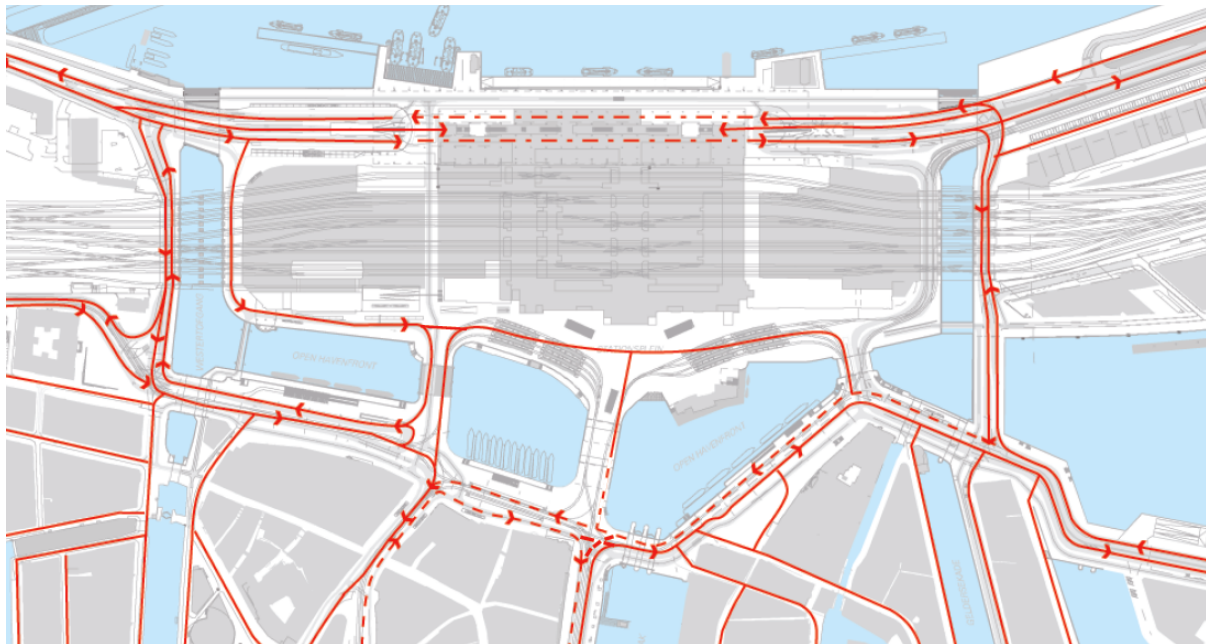
Bij uitval van treinen is het Centraal Station aan de IJzijde bereikbaar voor bussen ten bate van alternatief vervoer.



Hoofdroutes touringcars en -haltes

6.7 Nooddiensten

Nood en hulpdiensten rijden met het autoverkeer mee. Ze kunnen ook over de verschillende tram- en busbanen. Tussen de Kamperbrug en de Middentoegangsbrug moeten de nood- en hulpdiensten via het voetgangersgebied. Hier is geen enkele auto- of tramverkeerstream van oost naar west waar ze mee kunnen rijden. De breedte van dit voetgangersgebied is afgestemd op het medegebruik door de nood- en hulpdiensten. Er zal een markering aangebracht worden ter attentie van de voetgangers.



Routing nood- en hulpdiensten

6.8 Laden en lossen

Stationseiland

Alle functies in het Stationsgebouw worden vanaf de IJ-zijde bevoorrad. Grote vrachtwagens rijden het busplatform op waar 3 liften zijn om de goederen het station in te transporteren. Kleinere vrachtwagens kunnen via de oostelijke Kiss & Ride lus de interne loadingdocks bereiken. Uitgangspunt is dat het bevoorradingsverkeer het busverkeer niet hindert.

Tussen het project IJSEI en NS/Prorail vindt overleg plaats over het al dan niet instellen van venstertijden voor het laad- en losverkeer op het busstation om de drukte op het busstation te reguleren.

Het Noord-Zuidhollands Koffiehuis, het GVB kantoor en de rederijen op het Stationsplein worden in venstertijden bevoorrad. Het bevoorradingsverkeer rijdt via de tramroutes het voorplein op en halteert in het voetgangersgebied. Afrijden gebeurt ook weer via de tramroutes. Het laden en lossen van het IBIS-hotel gebeurt net als nu via de oostbuis van de Westertoegang.

Laden en lossen aan de westkant van de Prins Hendrikkade vindt plaats door middel van een laad- en loshaven langs de rijbaan van de Stadshartlus. Afrijden kan door te keren ter hoogte van de entree van de ondergrondse parkeergarage. Rederij Lovers kan bevoorrad worden via de touringcarhaltes die hier voor de deur zullen komen.

Martelaarsgracht

De westkant van de Martelaarsgracht kan vanuit het westen bevoorrad worden middels een laad en loshaven welke hier naast de doorgaande rijbaan van de Stadshartlus zal komen.

De oostkant van de Martelaarsgracht is bereikbaar vanuit het zuiden vanuit de Nieuwezijds Voorburgwal, via de trambaan op de Martelaarsgracht. Tijdens venstertijden kan gebruik gemaakt worden van de halteringsplekken voor de uitbreiding van het Victoriahotel. Afgereden kan worden richting het westen,

langs de touringcarhaltes.

Prins Hendrikkade midden

Laad- en losverkeer kan gedurende venstertijden de Prins Hendrikkade ter plaatse van het Victoriahotel bereiken vanaf de trambaan op de Martelaarsgracht. Rechtsaf in oostelijke richting de Prins Hendrikkade op en na het laden en lossen rechtdoor naar het oosten en ter hoogte van het Damrak weer invoegen op de Stadshartlus. Nader onderzocht moet worden hoe het toegangsregime geregeld kan worden, zodat voorkomen kan worden dat doorgaand verkeer van deze laad- en losroute misbruik gaat maken.

Damrak

Uitgangspunt is dat het Damrak vanaf de zuidzijde, via het voetgangersgebied, bevoorraad wordt. Bevoorradingsverkeer kan dan, net voor de aansluiting op de Prins Hendrikkade, de rijbaan weer opdraaien en afrijden richting het oosten, richting de IJ-tunnel.

Prins Hendrikkade oost

Laden en lossen ter hoogte van het Barbizonhotel vindt plaats op de ventweg voor het Barbizonhotel. Deze ventweg krijgt éénrichtingsverkeer richting het oosten. De aanrijrichting is via het Damrak.

6.9 Parkeren

In het plangebied bevinden zich geen openbare parkeerplaatsen. Wel bevindt de P1 Parking Amsterdam centre, Prins Hendrikkade 20a zich vlakbij het plangebied. Deze parkeergarage heeft een capaciteit van 434 parkeerplaatsen. In de omgeving van het plangebied kan deels wel in de openbare ruimte worden geparkeerd dan wel in parkeergarage de Kolk of onder de Bijenkorf. Ook op Oosterdokseiland-Zuid kan worden geparkeerd. Overigens is het beleid van de gemeente Amsterdam er op gericht om mensen zoveel mogelijk met het openbaar vervoer te laten reizen. In hoofdstuk 4.2.11 is uitvoerig ingegaan op fietsparkeren.

6.10 Verkeersonderzoek

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (Diw) heeft een integraal verkeersonderzoek gedaan (zie bijlage) voor vier plangebieden rondom het Centraal Station, te weten Stationseiland, Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, Oosterdok - West en ODE-Zuid.

Voor Stationseiland is verkeersonderzoek noodzakelijk vanwege de actualisatie van het bestemmingsplan. Voor het verkeersonderzoek is uitgegaan van een analyse van de verkeerskundige effecten op grond van de Referentie 2020 (basisprognose 2020) uit GenMod2010, omdat geen programmatische wijzigingen zijn voorzien. De belangrijkste netwerkwijziging in het prognosejaar 2020 is de knip in de Prins Hendrikkade. Deze is in de basisprognose opgenomen.

Voor het berekenen van de verkeerskundige effecten is het planjaar 2020 modelmatig onderzocht. Naast de Referentie 2020 (met éénrichtingverkeer op de Martelaarsgracht) is ook een berekening voor de Referentie 2020+ (met tweerichtingverkeer op de Martelaarsgracht) uitgevoerd.

6.11 Resultaten onderzoek

In het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan Stationseiland zijn de intensiteiten op de belangrijkste wegvakken rond het Stationseiland bepaald. Met de ingegeven capaciteiten van de wegvakken in het verkeersmodel treedt op één locatie een I/C waarde van boven de 90% op. Dit betreft het wegvak Oosterdokseiland. Op een aantal andere wegvakken is de I/C waarde meer dan 70%, wat de bovengrens van de wenswaarde is. Dit betreft het Damrak, de Prins Hendrikkade (tussen Nieuwbrugsteeg en Geldersekade), de De Ruyterkade en de Prins Hendrikkade tussen (Singel en Martelaarsgracht).

De kruispunten zijn maatgevend voor het waarborgen van de afwikkelingskwaliteit. Dit heeft onder meer te maken met de grote stromen langzaam verkeer en openbaar vervoer in het Stationsgebied. Ter controle van de kwaliteit en verkeersafwikkeling op de belangrijkste kruispunten in het Stationsgebied zijn aanvullende kruispuntberekeningen gemaakt, waarbij de afwikkelingscapaciteit nauwkeuriger is onderzocht ten aanzien van het verkeersaanbod van de verschillende modaliteiten, gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Conclusie

Het verkeersaanbod kan in beide varianten, zowel met éénrichtingsverkeer als met tweerichtingsverkeer op de Martelaarsgracht, bij alle doorgerekende kruispunten bij het voorliggende profiel met een starre regeling verwerkt worden. Enig voorbehoud wordt gemaakt voor de kruisingen waarbij het openbaar vervoer met een groot aantal bussen en/of trams in de "normale" operationele situatie gebruik maakt van prioriteit in de voertuig afhankelijke regelingen. Hierbij kan door veelvuldig onderbreken van de overige (auto) verkeersstromen de gegeven cyclustijd en de berekende opstellengte hoger uitvallen.

De modal split voor het Stationseiland geeft een gunstig beeld voor het gebruik van het openbaar vervoer. 46% van alle verkeersbewegingen wordt met het openbaar vervoer gemaakt. Voor de fiets is dit 29% en voor de auto 25%. Er zijn geen verschillen tussen de Referentie 2020 en de Referentie 2020+.

Het verkeer levert geen belemmering op voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen. Voor het bestemmingsplan gaat het daarbij om wegen, spoor en de geluidszone van het industrieterrein Overhoeks.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

7.3 Resultaten onderzoeken

Voorliggend bestemmingsplan betreft een actualiserend bestemmingsplan en het bestemmingsplan voegt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen toe. Daarnaast worden er geen mogelijkheden geboden om de infrastructuur (weg, spoor, tram, metro(Noord/Zuidlijn) water) verder uit te breiden dan op basis van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk is. Daarbij opgemerkt dat het grootste gedeelte van de (nieuwe) infrastructuur rondom het Stationseiland al gerealiseerd is. Op grond van artikel 4.1 lid 3 Besluit geluidhinder is er geen geluidsonderzoek vereist naar Spoorweglawaai indien de spoorweg al aanwezig is op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan. Op grond van de artikelen 59 tot en met 61 Wgh is akoestisch onderzoek noodzakelijk naar nieuw te bouwen woningen en geluidsgevoelige bebouwing binnen de geluidzone van industrieterreinen. Op grond van artikel 74 Wgh is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk naar wegen waar maximaal 30-km/h per uur mag worden gereden. Op grond van artikel 76 lid 3 Wgh is voor bestaande wegen geen onderzoek vereist.

7.4 Conclusie

Het nieuwe bestemmingsplan staat geen nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bebouwing toe. Verder biedt het bestemmingsplan geen mogelijkheden om de infrastructuur verder uit te breiden dan op basis van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk is en creëert derhalve geen nieuwe bouwtitels. Nader onderzoek op grond van de Wet geluidhinder is derhalve niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening 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 Regelgeving

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de *Wet milieubeheer*. Artikel 5.16 *Wm* geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (o.a. wijzigingen van bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal een 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.

Vanaf 1 augustus 2009 is het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)* in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen. Daarvoor heeft zij extra tijd van de Europese Commissie gevraagd en gekregen, het zogenaamde derogatieverzoek.

In het *Besluit Niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)* is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Met het van kracht worden van het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* geldt dat een project *NIBM* is, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie van de vervuilende stof veroorzaakt van maximaal 3% van de betreffende jaargemiddelde grenswaarde. Voor NO₂ en PM₁₀ komt dit neer op 1,2 µg/m³. De NIBM-grens is alleen vastgesteld voor de stoffen NO₂ en PM₁₀, aangezien voor de overige stoffen (nagenoeg) geen overschrijdingen optreden.

Indien een project niet aan de NIBM-grens voldoet, draagt het in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. In principe zijn al deze projecten, voor zover momenteel bekend, opgenomen in het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*.

Gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het *Besluit gevoelige bestemmingen* in werking getreden. Met deze AMvB wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school (waar onderwijs voor niet-volwassenen plaatsvindt) of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀.

De gemeente Amsterdam hanteert aanvullend gemeentelijk beleid, te weten de *Amsterdamse richtlijn met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit*

1. Uitgangspunten zijn: binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, mogen geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding.
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg mogen geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met het oog hierop zijn projecten voortaan verplicht om bij de ruimtelijke producten (die horen bij de planfasen van het Plaberum) expliciet aandacht te besteden aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit.

8.3 Resultaten onderzoeken

Voorliggend bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Het bestemmingsplan voegt geen nieuwe luchtgevoelige bestemmingen toe. Daarnaast worden er geen mogelijkheden geboden om de infrastructuur (weg, spoor, tram, metro(Noord/Zuidlijn), water) verder uit te breiden dan op basis van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk is. Daarbij zij opgemerkt dat het grootste gedeelte van de (nieuwe) infrastructuur rondom het Stationseiland al gerealiseerd is.

M+P Raadgevende ingenieurs BV, heeft onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van het 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).

Omdat in de stationsomgeving meerdere bestemmingsplannen tegelijkertijd in voorbereiding zijn, is een integraal onderzoek gedaan, waarin behalve het onderhavige plangebied tevens de gebieden van de volgende bestemmingsplannen zijn betrokken:

- Herinrichting de Ruijterkade Westertoegang;
- Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en
- Oosterdok West.

Ook voor Oosterdokseiland Zuid zal in de nabije toekomst een actueel bestemmingsplan worden voorbereid, dat voortborduurt op het huidige, grotendeels al gerealiseerde programma uit het geldende bestemmingsplan Oosterdokseiland 2001. Dit plangebied, als ook het vigerende programma, zijn (op de achtergrond) eveneens in deze beschouwing meegenomen.

Voor het plangebied Stationseiland geldt reeds een bestemmingsplan uit 2005, voor de overige drie plangebieden is dit het eerste bestemmingsplan.

Voor alle vier bestemmingsplannen geldt dat ze hoofdzakelijk de feitelijk bestaande situatie vastleggen en daarnaast voorzien in enkele kleine veranderingen ten opzichte van de huidige situatie, die in het rapport staan opgesomd.

Een belangrijke verandering die in alle plangebieden optreedt, vloeit voort uit het besluit tot de aanleg van de Stadshartlus met een knip in de Prins Hendrikkade, die leidt tot een autoluw deel tussen Damrak en Martelaarsgracht. Dit raadsbesluit dateert uit 1998 en is (her)bevestigd bij de besluitvorming over het maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper op 14 maart 2012. Deze 'knip' leidt in de omgeving van het stationsgebied, waaronder deze plangebieden, tot gewijzigde verkeersstromen. Behalve voor een deel van de langzaamverkeersroute langs het IJ op de De Ruijterkade, is geen sprake van uitbreiding van het bestaande verkeersareaal. Het bestemmingsplan waartoe het autoluw te maken

deel van de Prins Hendrikkade behoort, zal ter ondersteuning van de uitvoering ter plaatse voorzien in een verkeersbestemming waarin regulier auto- en vrachtverkeer wordt uitgesloten. Voor de feitelijke realisering is deze aanpassing niet nodig, omdat binnen het bestaande verkeersareaal de knip door middel van verkeersbesluiten in uitvoering gebracht kan worden.

Voor de daadwerkelijke uitvoering van genoemde besluitvorming zullen de nodige verkeersbesluiten worden genomen.

Met in achtneming van wet- en regelgeving is voor de beoordeling van de bestemmingsplannen gebruik gemaakt van twee toetsingsgronden: *'Een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging'* en *'Een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit'*.

Voorts is ter informatie is de verwachte luchtkwaliteit voor de planperiode in beeld gebracht.

Dit door deze te beschouwen voor de autonome situatie (voor wijziging) 2011 en de toekomstige situatie (einde planperiode)2023. Met behulp van de monitoringstool 2012 (www.monitoring.nl) zijn de jaren 2012, 2015 en 2020 berekend. Daarbij is voor het jaar 2023 het jaar 2020 beschouwd, Dit is een conservatieve benadering, omdat naar verwachting de concentraties in 2023 lager zullen uitvallen dan de concentraties in 2020, aangezien de achtergrondconcentraties vervuilende stoffen naar de toekomst toe afnemen.

Het onderzoek richt zich op de concentraties van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor de overige stoffen uit de "Wet luchtkwaliteit" worden in Nederland normaliter de geldende normen niet (meer) overschreden.

'Een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging'

De ontwikkelingen waarin de bestemmingsplannen voorzien zijn kwalitatief beoordeeld op hun effect op de luchtkwaliteit, waarbij is getoetst of deze 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM), zowel afzonderlijk per plan als cumulatief beschouwd.

Voor het onderhavige plangebied is reeds opgemerkt dat het grotendeels de feitelijk, bestaande situatie van het plangebied vastlegt en dat geen wijzigingen in programma en infrastructuur zijn voorzien. , waarin binnen het huidige verkeersareaal een deel van de herinrichting van het stationsgebied zijn beslag krijgt. De huidige situatie in het plangebied bestaat uit de functies verkeersareaal en water en omvat twee gebouwtjes. De wijzigingen die optreden betreffen de volgende.

De enige uitbreiding bestaat uit toevoeging van ca. 60 m2 bvo voor de bestaande kassahuisjes aan het Open Havenfront en een uitbreiding van de bestaande horecafunctie van het bestaande Nacogebouw aan de IJkade achter het station, met 450 m2 bvo. Daarnaast worden er geen mogelijkheden geboden om de infrastructuur (weg, spoor, tram, metro (Noord/Zuidlijn), water) verder uit te breiden dan op basis van het vigerende juridisch planologisch al mogelijk is c.q. reeds aanwezig is. Het plan maakt ook geen nieuwe en of uitbreidingen van gevoelige bestemmingen mogelijk. De ruimtereservering van de Oostlijn (metro) geeft geen directe of indirecte bouw- of gebruikstitel en heeft aldus geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Ook ten aanzien van de programma's in overige plangebieden concludeert het rapport dat deze zowel afzonderlijk, als cumulatief bschouwd, geen gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit.

De conclusie luidt dat de plannen zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

'Een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit'

De effecten van de herrotering ten gevolge van de knip in het plangebied Prins Hendrikkade tussen

Droogbak en Oudezijds Kolk, die overigens in een later stadium door de nog te nemen verkeersbesluiten wordt geformaliseerd en geëffectueerd, zijn volledigheidshalve in dit stadium van de planvorming in hun totaliteit beoordeeld aan de grond of deze 'per saldo leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit'.

Het meerdere malen bekrachtigde raadsbesluit van de gemeenteraad van Amsterdam voorziet in de realisatie van de Stadshartlus. Het verkeer in het Centrum ondervindt een herrotering, waardoor de verkeersstromen in het centrum wijzingen.

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam heeft een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de situatie na uitvoering van het raadsbesluit. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport met kenmerk VO120154.

De belangrijkste verkeerskundige ingreep in het gebied is het autoluw maken van de Prins Hendrikkade tussen de Martelaarsgracht en het Damrak. Deze knip komt de verkeersveiligheid van de vele voetgangers en fietsers op de Prins Hendrikkade en tussen het Centraal Station en het Damrak ten goede. Ook verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer sterk. De vele trams worden niet meer gehinderd door kruisend autoverkeer en hebben hierdoor een kortere reistijd. Er wordt voor het gemotoriseerde verkeer een goed alternatief aangeboden via de autotunnel De Ruyterkade.

De verkeersstromen over de Prins Hendrikkade, het Damrak en de Martelaarsgracht nemen sterk af. Het omleiden van de verkeersstromen richting de De Ruyterkade leidt tot een toename in de verkeersstromen over de Ooster- en Westertoegang en de De Ruijterkade. Het totaal aan verkeersbewegingen over het wegennet in het gebied neemt echter significant af.

Per saldo is er vanwege het raadsbesluit geen sprake van verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving van het Centraal Station.

De conclusie luidt dat per saldo niet van een verslechtering van de luchtkwaliteit sprake is.

Informatie m.b.t. de verwachte luchtkwaliteit

In geen van de zichtjaren is sprake van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof. Voor stikstofdioxide doen zich in 2011 langs de Prins Hendrikkade overschrijdingen van de grenswaarde voor. In 2015 is er alleen op sommige punten langs de Prins Hendrikkade sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide, ondanks de sterke afname van de verkeersintensiteit ter plaatse. In 2023 wordt aan de grenswaarden voor stikstofdioxide voldaan.

De NSL partners (rijk, provincies, regio's en gemeenten) zijn voornemens om voor alle vervuilende stoffen in 2015 te voldoen aan de grenswaarden. Dit wordt gerealiseerd door het treffen van maatregelen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Naar verwachting zal na afloop van de NSL Monitoring de luchtkwaliteit in geheel Nederland (dus ook in Amsterdam) aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldoen.

8.4 Conclusie

Gelet op het gestelde onder 8.3 kan worden geconstateerd dat de luchtkwaliteit de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

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 op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren. Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire's (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

9.2.2 Ontgrondingenwet

Bij graafwerkzaamheden is er sprake van een ontgroning. Soms zijn die werkzaamheden bedoeld om oppervlaktedelfstoffen (zand, klei, grind) te winnen, vaak ook wil men op de locatie een andere bestemming realiseren, zoals een recreatieplas, een natuurgebied of een haven. Voor een deel van deze werkzaamheden is een vergunning krachtens de Ontgrondingenwet nodig. De bevoegdheid tot het verlenen van een vergunning ligt bij Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. De Ontgrondingenwet biedt de mogelijkheid om per provincie nadere regels te stellen in een verordening.

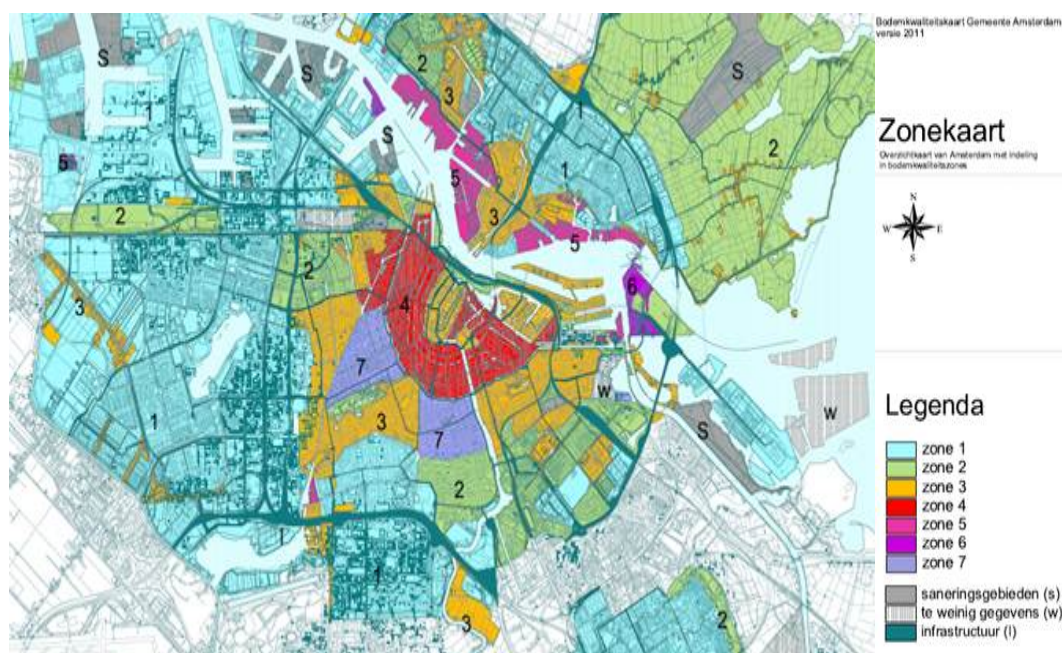
De regering wil de Ontgrondingenwet intrekken en onderdelen daarvan onderbrengen in de Wabo. Dit zal waarschijnlijk in 2013 zijn beslag krijgen. Voor een deel van de ontgrondingen worden burgemeester en wethouders dan het bevoegd gezag.

9.2.3 Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Het gaat daarbij om ontgravingen en saneringen.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

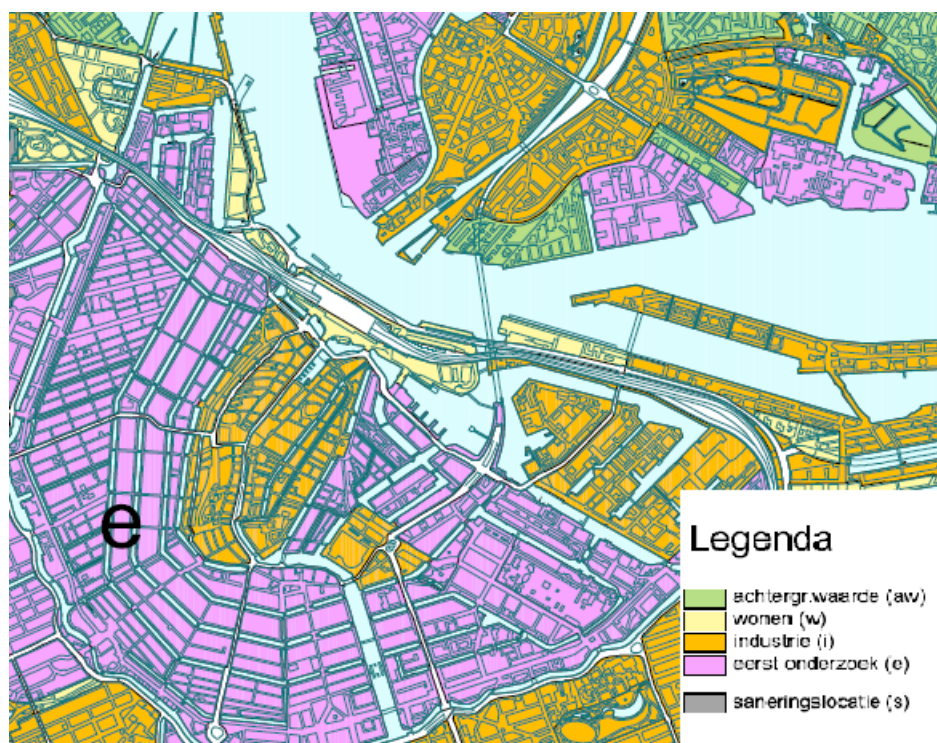


9.3 Resultaten onderzoeken

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op grond van de Bodemkwaliteitskaart is het Stationseiland aangewezen als Zone 2. Op basis van de bijlagen behorende bij de Nota (bijlagen 3e 1, 2 en 3 Ontgravingskaarten) blijkt dat de toplaag (0 - 0,5 m - mv) geschikt is voor woonfuncties. Dit geldt ook voor de dieptelaag (0,5 m - 2,0 m - mv) en oorspronkelijk maaiveld (2,0 m - 10 m - mv). Overigens vallen sporen niet onder de werking van de Nota.

Overzichtskaart Amsterdam ontgravingskwaliteit toplaag (0 - 0,5 m - mv), dieptelaag, (0,5 - 2,0 m - mv) en oorspronkelijk maaiveld (2,0 - 10,00 m - mv)

Stationseiland (vastgesteld)



9.4 Conclusie

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt dat de gronden in het plangebied overwegend niet of licht verontreinigd zijn. Bij eventuele aanvragen om omgevingsvergunning zal overigens ook moeten worden aangetoond dat er geen werkzaamheden worden uitgevoerd met verontreinigde grond.

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

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in 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 of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan 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. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning

voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

10.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 komt de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen vervalt per 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast heeft de MoMo op 1 januari 2012 tot de volgende wijziging geleid: volgens artikel 3.1.6, lid 4, onder a van het Bro moet in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

10.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

Met het in werking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de Belvédère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten met een Beeldkwaliteitsplan hanteert de Provincie tevens het beleidskader en de structuurvisie en/of verordening. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen.

In het beleidskader is opnieuw de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen, waarin gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische

monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

10.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

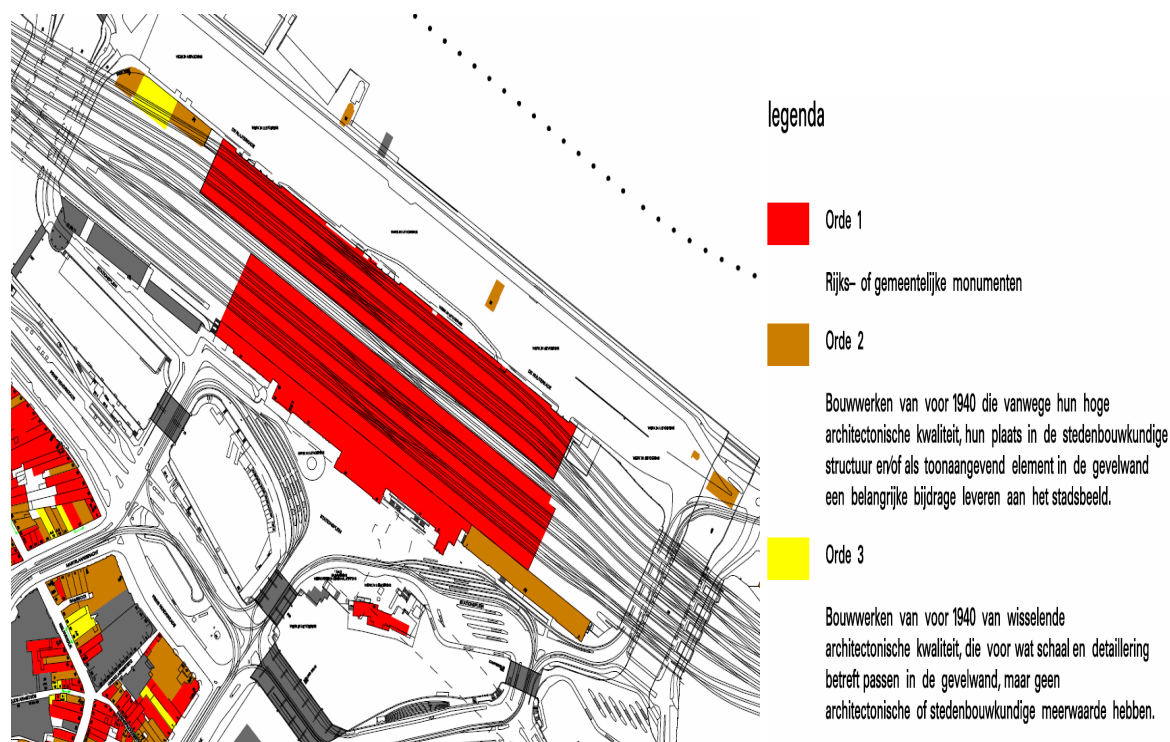
Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallig vondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallig vondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

10.2.5 Beschermd stads- en dorpsgezicht

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003.

De aanwijzing heeft ertoe geleid dat er in het bestemmingsplan regels worden opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. In dit bestemmingsplan is geen sloopvergunningstelsel opgenomen aangezien de noodzaak hiertoe niet bestaat, omdat de bescherming zich uitstrekt over het gehele plangebied.

Voor het beschermd stadsgezicht is een waarderingskaart gemaakt. Op die kaart is alle bebouwing in het gebied gewaardeerd naar haar betekenis voor het stadsbeeld. Qua stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met het beschermd stadsgezicht. Onderstaand de opname van gebouwen op het Stationseiland in het beschermd Stads- en Dorpsgezicht.



10.2.6 UNESCO werelderfgoed

In 2008 heeft de rijksoverheid de zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam voorgedragen voor de Lijst van het Werelderfgoed van UNESCO. Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit waardevolle culturele en architectonische erfgoed. Met dit erfgoed moet zorgvuldig worden omgegaan.

De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt de 'property' (het kerngebied), het gebied dat wordt voorgedragen als Werelderfgoed. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de voor een Werelderfgoed vereiste aan te wijzen bufferzone.

De begrenzing van de bufferzone komt overeen met de grenzen van het beschermd stadsgezicht. Het gevolg van mogelijke plaatsing is dat het stadsdeel de 'outstanding universal values' van de 'property' beschermt. Dat betekent behoud van de historische uniciteit van de grachtengordel als stedenbouwkundig en cultuurhistorisch complex. De bouwblokken tussen de Amstel, Nieuwe Herengracht, Plantage Muidergrecht en Nieuwe Prinsengracht behoren tot de kernzone. Het overige deel van plangebied behoort tot de bufferzone. Dit vereist zorgvuldige toetsing om aantasting van de 'outstanding universal values' te voorkomen.

De huidige instrumenten hiervoor zijn de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en de daarmee samenhangende beschermende bestemmingsplannen. Daarnaast is de methode van cultuurhistorische analyses van groot belang om randvoorwaarden aan initiatieven te kunnen stellen.

10.3 Resultaten onderzoeken

10.3.1 Archeologie

Het Bureau Monumenten & Archeologie(BMA) heeft bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden binnen het plangebied (rapportnummer BO 12-052). Het onderzoek is als bijlage van de toelichting opgenomen.

Op basis van de archeologische verwachtingszones zijn archeologische beleidszones vastgesteld. Dit bestemmingsplan kent de volgende beleidszones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen (hierna: beleidsvarianten):

beleidsvariant 9 (verwerkt in de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1'): hierbij geldt de uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 2.500 m² of minder dan 5 m ÷ NAP;

beleidsvariant 11: hierbij geldt de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat hoewel er geen vervolgonderzoek is vereist, bij bodemvondsten ouder dan 50 jaar er een meldingsplicht geldt.

10.3.2 Monumenten

Binnen het plangebied zijn drie rijksmonumenten en twee gemeentemonumenten aanwezig.

Rijksmonumenten zijn het Stationsgebouw (inclusief overkappingen), het NACO-gebouw en Pier 10.

Station Amsterdam Centraal is het centraal station van de Nederlandse hoofdstad Amsterdam. Het is gebouwd tussen 1881 en 1889 naar ontwerp van architect P.J.H. Cuypers, ingenieur/architect A.L. van Gendt (stationsgebouw) en ingenieur L.J. Eijmer (stationskap). Het gebouw is in 1974 aangewezen als Rijksmonument.



Amsterdam Centraal met op de voorgrond het Noord-Zuidhollands Koffiehuis

Het NACO-gebouw (tijdelijk verplaatst naar Zaandam) is een voormalig scheepsagentuur uit 1919 in een mix van Amsterdamse School en Indische bouwstijlen. Uiteindelijk zal het NACO-gebouw ook terugkeren naar het IJ en op het oostelijk waterplein dienst gaan doen als horeca-gelegenheid.



het NACO-gebouw

Pier 10 is gebouwd in 1933 als havengebouw van de vrachtvaartdienst West Friesland. Pier 10 is inmiddels in gebruik als restaurant.



Pier 10

Aangewezen als gemeentelijk monument zijn het Noord-Zuidhollands Koffiehuis (Stationsplein 8-10) en het voormalige Postzakkengebouw (Stationsplein 5-7). Het Noord-Zuidhollands Koffiehuis werd in deze vorm gebouwd door ir. J.H.W. Leliman in 1911. Het gebouw werd in 1930 uitgebreid en in 1980-1981, na de aanleg van de metro, herbouwd en gerestaureerd.

Het voormalige Postzakkengebouw dateert uit 1924-1925 en werd als uitbreiding van het Centraal Station ontworpen door Jos Th.J. Cuypers.

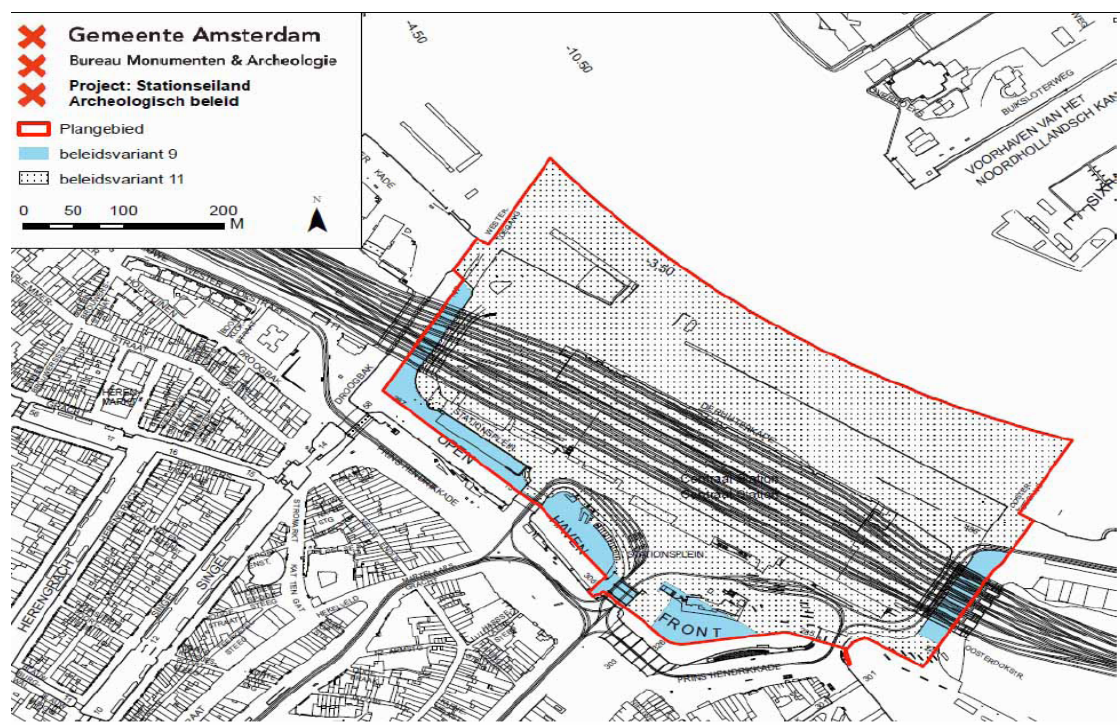


Postzakkegebouw

10.4 Conclusie

10.4.1 Archeologie

Uit de archeologische beleidskaart blijkt dat er twee verwachtingszones zijn. Het grootste gedeelte van het plangebied valt onder de beleidsvariant 11, waarbij er een uitzondering geldt van archeologisch veldonderzoek. Het Open Waterfront, voor zover in het plangebied gelegen, kent een beleidsvariant 9 waarbij een uitzondering geldt van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de (oorspronkelijke) waterbodem kleiner dan 2.500 m² of minder diep dan 5 meter onder NAP. Voor het Open Waterfront is daarom deels een dubbelbestemming opgenomen.



10.4.2 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn, na terugkomst van het NACO-gebouw, vijf monumenten gelegen. Deze monumenten kennen vanuit de Monumentenwet en de Gemeentelijke Monumentenverordening een eigen beschermingsregime. Voor deze monumenten zijn daarom geen specifieke maatregelen opgenomen. Het bestemmingsplan is volledig in het beschermd stads- en dorpsgezicht gelegen. Derhalve is er voor het beschermd stads- en dorpsgezicht een dubbelbestemming opgenomen.

Als cultuurhistorisch waardevolle objecten binnen het plangebied zijn aan te merken de voor een groot deel nog uit de late 19^{de} en vroege 20^{ste} eeuw daterende spoorwegviaducten over de Wester- en Oostertoegang. Het Centraal Station met de spoordijk aan weerszijden en alle viaducten, bruggen en constructies die daar deel van uitmaken wordt in de toelichting op beschermd stadsgezicht expliciet vermeldt als cultuurhistorisch belangrijk structurelement. De huidige spoorbrug over de Westertoegang dateert op deze plaats uit 1905-1908 en kreeg zijn huidige omvang door toevoeging van een tweede viaduct in 1918 en een verbreding in de jaren '90 van de 20^{ste} eeuw. De viaducten uit 1908 en 1918 lagen los van elkaar en zijn geconstrueerd met behulp van dicht op elkaar gelegde, geklonken ijzeren balken, gedragen door geklonken, ijzeren vakwerkpijlers. De latere toevoegingen zijn in beton. In de gemetselde wanden van de wester- en oostertoegang zijn de afmeringen van de oude viaducten aan de plaatst van de natuurstenen hoekblokken voor een deel nog afleesbaar.



Spoorbrug Westertoegang

In het kader van de voorgenomen herbouw van de westelijke stationsfietsenstalling is op verzoek van BMA door de Dienst Ruimtelijke Ordening een zichtlijnenstudie uitgevoerd om de gevolgen vast te stellen voor het beschermd stadsgezicht. Dit leidde tot het advies om een nieuwe fietsenstalling zoveel mogelijk vrij te houden van het Stationdgebouw en de hoogte te beperken, zodat in combinatie met het bestaande Ibis hotel en het Wagon Litsgebouw geen aaneengesloten scherm van hoge gebouwen zou ontstaan. De fietsenstalling heeft hierdoor een maximale bouwhoogte van 12 meter.

10.4.3 Eindconclusie

Zowel archeologie als cultuuristorie staan de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

11.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een 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 alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

11.2 Regelgeving

11.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

11.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten, waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

11.2.2.1 *Duurzaamheid in de nieuwbouw*

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;

- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

Voor het vigerende bestemmingsplan geldt dat geen sprake is van nieuwbouwwoningen. Wel wordt het Stationsplein volledig heringericht. Bij de herinrichting van het plein is rekening gehouden met duurzaamheid. Zo wordt er gewerkt met duurzame materialisering en wordt er onder andere gebruik gemaakt van LED-verlichting.

11.2.2.2 Leidraad Energetische Stedenbouw

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten.

LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

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 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. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. 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. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

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.

Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

12.2 Regelgeving en beleid

12.2.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere 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.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen

overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

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 m 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 in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

12.2.2 Ontwikkelingen in beleid en regelgeving

In de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (Vergaderjaar vergaderjaar 2005/2006, 30373 nr. 2) heeft het kabinet de ontwikkeling van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd. Het doel van het Basisnet 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 wegen, vaarwegen en spoorlijnen, alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Het Basisnet is inmiddels gereed, waarvoor vooruitlopend op de wettelijke verankering de Circulaire (laatstelijk per 1 juli 2012) is gewijzigd. Voor elke weg en vaarweg die deel gaat uitmaken van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg of vaarweg maximaal mag veroorzaken. Door het Basisnet weten overheden waar gebouwd kan worden en ontstaan er geen veiligheidsproblemen door (onverwachte) groei van het transport van gevaarlijke stoffen

Voor de wettelijke verankering van het Basisnet is een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in voorbereiding, waarin de regels voor de vervoerszijde zullen worden opgenomen. Tevens wordt gewerkt aan het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), waarin voor de zijde van de ruimtelijke ordening regels zullen worden opgenomen voor onder meer het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het zogenoemde plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Het PAG gaat gelden voor transportassen waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd. Het is een gebied waarbinnen bij de realisering van kwetsbare objecten rekening gehouden moet worden met de effecten van een plasbrand. In het Bouwbesluit wordt vastgelegd welke eisen gaan gelden voor bebouwing binnen een PAG. Het PAG geldt oa langs spoortrajecten waarover volgens die prognoses die aan het Basisnet ten grondslag liggen meer dan 3500 ketelwagens per jaar met zeer brandbare stoffen zijn voorzien.

12.2.3 Beleid externe veiligheid

Voor de gemeente Amsterdam is op het gebied van externe veiligheid een aantal beleidsnota's vastgesteld. Voor heel Amsterdam is op 8 juni 2012 de nota Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam door het college vastgesteld. Deze beleidsnota omschrijft hoe in de (ruimtelijke) besluitvorming wordt omgegaan met risico's van gevaarlijke stoffen. De uitvoeringsnota sluit aan op twee Amsterdamse gebiedsnota's: de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort, die op 14 juli 2009 in opdracht van Haven Amsterdam is vastgesteld, en de Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam, die op 8 juni 2012 door het College is vastgesteld.

Stationseiland (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. Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van het bevoegd gezag worden toegestaan. Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dicht bij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke brandbare gassen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk, mits dat door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

12.3 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.

12.3.1 Spoortransport

Om voor dit bestemmingsplan de consequenties van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor in beeld te brengen is gebruik gemaakt van het onderzoeksrapport externe veiligheid dat door bureau AVIV voor het bestemmingsplan "Water" van het Stadsdeel Centrum is verricht. Voor beide bestemmingsplannen is het spoortraject tussen km 197,5 (ten westen van het Centraal Station) tot 3,5 km (ten oosten van het Centraal Station) relevant. Het betreft hier baanvak 126 gelegen tussen Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht, onderstaande afbeeldingen geven de onderzoeksgebieden en de resultaten weer.

Plaatsgebonden risico

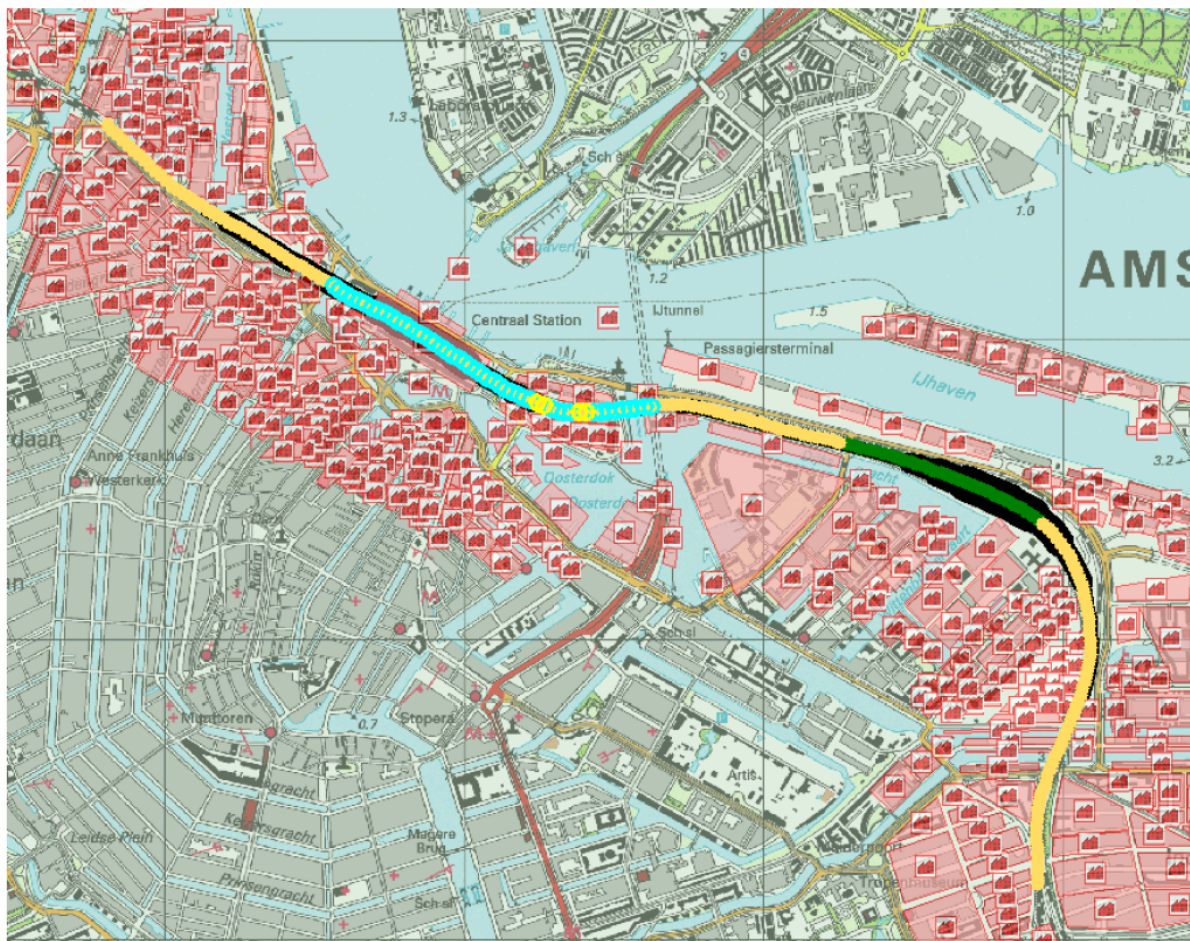
Er is geen contour gevonden voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de nieuwbouwplannen langs dit traject.

Voorliggend bestemmingsplan Stationseiland voegt geen nieuw programma toe. De bestaande situatie wordt vastgelegd en er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Dat rechtvaardigt de conclusie dat het PR voor dit plangebied geen belemmeringen oplevert.

Groepsrisico

Onderstaande figuur geeft in lichtblauw met geel aan waar het groepsrisico hoger dan 0,1 is, maar onder

de oriëntatiewaarde blijft.



Onderstaande tabel toont de vervoersintensiteiten in 2010 en de vervoersintensiteiten op basis van het Basisnet spoor:

Hoofdcategorie	Stofcat	Voorbeeldstof	2010 (realisatie)	2020 (ontwerp BS)
Brandbaar gas	A	Propanaan	0	600
Toxisch gas	B2	Ammoniak	0	200
	B3	Chloor	0	0
Brandbare vloeistof	C3	Pentaaan	40	1200
Toxische vloeistof	D3	Acrylnitril	0	200
	D4	Acroleïne	0	100

Voor de hoogte van het risiconiveau is het van belang in hoeverre brandbaar gas (categorie A) en brandbare vloeistof (categorie C3) gezamenlijk worden vervoerd (een zogenoemde bonte trein) of dat het vervoer afzonderlijk plaats vindt (een zogenoemde Warme BLEVE vrije trein). Voor het groepsrisico (en dus ook de veiligheid) is het van groot belang dat gereden wordt met zogenoemde Warme BLEVE vrije treinen. Bij brief van 24 maart 2011 heeft het ministerie van I&M aangegeven dat op voorliggend traject met bloktreinen gereden zal worden. Dit is ook vastgelegd in de circulaire risiconormering vervoer

Stationseiland (vastgesteld)

gevaarlijke stoffen. Er kan dus bij de risicobeoordeling worden uitgegaan van Warme Bleve vrije treinen.

Onderstaande tabel toont de oriëntatiewaarde tov het GR.

Situatie	Hoogte GR tov oriëntatiewaarde
Huidige bebouwing en huidig transport	--
Huidige bebouwing en basisnet transport	0.45
Toekomstige bebouwing en basisnet transport	0.45

Uit de tabel blijkt dat er qua oriëntatiewaarde geen verschil zit tussen de huidige oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde in de nieuwe situatie. Er is aldus geen toename van het GR.

Voorliggend bestemmingsplan Stationseiland voegt geen nieuw verblijfsprogramma toe. De bestaande situatie wordt vastgelegd en er worden geen nieuwe ontwikkelingen met verblijfsruimtes mogelijk gemaakt. Dat rechtvaardigt de conclusie dat het GR voor dit plangebied geen knelpunten geeft.

Plasbrand aandachtsgebied (PAG)

Bij de vaststelling van het Basisnet spoor wordt voor dit spoortraject geen plasbrandaandachtsgebied voorgeschreven. Het vervoer van brandbare vloeistoffen is immers gemaximaliseerd op 3450 wagons per jaar.

12.4 Beoordeling watertransport

Volgens Basisnet Water valt het IJ onder de zwarte categorie.

Dit betekent dat het BTEV geen beperkingen aan bouwen stelt. Voor bouwplannen in het water geldt de al bestaande Waterwet.

Er komt een vorm van een plasbrandaandachtsgebied. Hiervoor wordt aangeknoopt bij de vrijwaringszones van 40/25 meter langs vaarwegen, zoals die in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn opgenomen. Voor bouwplannen langs rode en zwarte vaarwegen in deze zones gaat een afwegingsplicht gelden voor gemeenten o.b.v. het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In die zones gelden niet de extra bouweisen van het Bouwbesluit, zoals die wel gelden voor bouwen in plasbrandaandachtsgebieden langs Basisnetwegen en -spoorlijnen. Het Basisnet water geeft aan dat alleen bij de aanwezigheid van woonboten er een uitsterfbeleid zou moeten worden toegepast.

In het onderhavige bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen met kwetsbare voorzieningen mogelijk gemaakt, niet in het water en niet op de oever binnen de 25 meterzone vanaf de waterlijn. Woonboten zijn niet aanwezig in voorliggend plan.

Het berekenen van het plaatsgebonden risico is echter sinds 1 januari 2011 niet meer nodig. Gemeenten dienen voor de zwarte vaarwegen, die zijn opgenomen in het Basisnet, er van uit te gaan dat het plaatsgebonden risico op de oeverlijn maximaal 10^{-6} per jaar kan zijn.

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). De rapportage is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

12.5 Hulpverlening en rampenbestrijding: brandweeradvies

Brandweer Amsterdam Amstelland heeft tijdens de voorbereiding van dit bestemmingsplan geadviseerd over mogelijke externe veiligheidsrisico's ten gevolge van de planvorming voor de hulpverlening en zelfredzaamheid. Bij de toelichting zijn twee adviezen gevoegd: een breed advies uit 2011 dat het IJ en de omgeving betreft en een recenter advies van 14 maart 2013, dat zich richt op het onderhavige plangebied.

Beide adviezen doen aanbevelingen die gericht zijn op bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ter bevordering van de (zelf)redzaamheid. Het advies uit 2011 heeft niet concrete relevantie voor het onderhavige plangebied. Het advies uit 2013 heeft meer betrekking op het plangebied, waarbij de bronmaatregelen zich vooral richten op mogelijke voorzieningen aan het spoor die het risico op ongevallen verkleinen en het beperken van transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. De aanbevelingen voor effectgerichte maatregelen gaan vooral over constructie van (nieuwe) bebouwing, centraal te bedienen ventilatiesystemen en constructie van gebouwen.

Over de aanbevelingen kan het volgende worden opgemerkt. Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Eisen aan situering en (bouw)techniek voor nieuwe gebouwen is in dit plan niet aan de orde, aangezien de bebouwing grotendeels al is gerealiseerd. Voor zover nog nieuwbouw of verbouw plaatsvindt, worden op basis van het Bouwbesluit 2012 eisen gesteld aan bouwconstructie en zaken als centraal te bedienen ventilatiesystemen.

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op de activiteiten op het IJ, noch op het transport over het IJ en over het spoor. Recente wetgeving, vastgelegd in de Basisnetten spoor en water, bieden overigens nieuwe kaders, die de verhouding tussen groei van transport van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen bewaken en de ontwikkelingen in balans beogen te houden.

In dit plangebied, dat een bestaande omgeving omvat zonder toevoeging van programma en nieuwe ontwikkelingen, liggen de maatregelen op het vlak van hulpverlening en zelfredzaamheid vooral op het vlak van communicatieplannen, rampenplannen en een centrale beheersorganisatie voor Stationseiland. Deze maatregelen liggen buiten de invloedssfeer van het bestemmingsplan, maar moeten op ander vlak gestalte krijgen. Onderdelen van dit bestemmingsplan die wel aan hulpverlening en zelfredzaamheid ten goede komen, bestaan ondermeer uit het openhouden het stationsplein door ter plaatse geen extra bebouwing mogelijk te maken en het in stand houden van de loodrecht op het IJ georiënteerde doorgangen in het stationsgebouw. Voor nood- en hulpdiensten is de bestaande infrastructuur op orde, en dat zal ook zo zijn na uitvoering van de herrotering ten gevolge van de stadshartlus.

Verder is in hoofdstuk 6.7 van de plantoelichting de wijze waarop nood- en hulpdiensten het gebied bereiken beschreven en kan worden gecomcludeerd dat het gebied voldoende bereikbaar is, ook in geval van calamiteiten.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van het Centraal Station in geval van calamiteiten kan in algemene zin nog het volgende worden opgemerkt.

De gemeente Amsterdam heeft een algemeen Rampenplan, waarin op hoofdlijnen staat beschreven wie

wat moet doen bij zware ongevallen met effecten op stedelijke schaal. Het Gemeentelijk Plan Crisisbeheersing heeft tot doel de oorzaak en gevolgen van een ramp zo adequaat mogelijk te bestrijden en aan slachtoffers van de ramp zo snel en effectief mogelijk hulp te bieden. Voor het adequaat uitvoeren van rampenbestrijding is aansluiting op de dagelijkse praktijk van wezenlijk belang. De gemeentelijke diensten, bedrijven en stadsdelen leveren hier allemaal een bijdrage aan. De Burgemeester heeft in dergelijke situaties regelmatig overleg met zijn beleidsteam, waarin de hoofden van politie, brandweer en gezondheidszorg zitting hebben. Gezamenlijk nemen zij besluiten of er sprake is van een ramp, met alles wat daar aan organisatie bij hoort. Voorts wordt opgemerkt dat op grond van de Wet Veiligheidsregio's, regio's verplicht zijn om calamiteitenplannen te hebben voor dat wat de regio als risico's ziet, bijvoorbeeld (delen van) infrastructuur enzovoort. Tot slot worden alle infrastructurele projecten aan de Hoofdnetten Auto, OV en Fiets beoordeeld door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) die tevens de aspecten bereikbaarheid en veiligheid in hun beoordeling betrekken. De bereikbaarheid van het Centraal Station, maar ook andere delen van de stad in geval van een ramp c.q. calamiteit, is voldoende gewaarborgd.

12.6 Conclusie

Externe veiligheid staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

Hoofdstuk 13 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het LIB en kent een bebouwingsbeperking tot 150 meter hoogte. Het bestemmingsplan kent geen bouwmogelijkheden welke de 150 meter te boven gaan.

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

14.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

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

Daarnaast kunnen individuele diersoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

14.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

14.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. In dat geval, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn. Er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

14.2.2 Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen. In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen, waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

14.3 Resultaten onderzoeken

De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen, als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaatsvindt met het geldende beleidskader en als dat wel zo is mitigerende maatregelen treffen en zo nodig compenserende maatregelen treffen of wel motiveren waarom daar anders mee wordt omgegaan;
- de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

Er is door een ecooloog van Beleidsteam stad van de Dro een natuurwaardenonderzoek gedaan. Op 29 augustus 2012 heeft er een veldbezoek plaatsgevonden samen met ecologisch adviesbureau van der Elsen. Naast het veldbezoek 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 de eerder opgestelde rapporten, zijnde Natuurtoets bestemmingsplangebied Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds kolk (maart 2011) en de Notitie tussenstand ecologische knelpunten Stationseiland (augustus 2012).

Uit de inventarisatie is gebleken dat de Tongvaren (*Asplenium scolopendrium*), een door de Ffw beschermde plantensoort, in het plangebied aanwezig is, waar tevens rekening mee gehouden dient te

worden bij de herinrichting van het Stationseiland. Verder zijn er geen andere beschermde plantensoorten waargenomen in het plangebied.

Onderstaande afbeeldingen geven het uiterlijk van de Tongvaren weer en de locaties waar de Tongvarens zijn aangetroffen. Er is één exemplaar op de middenpijler van de Westelijke toegangsbrug, brug 13 (blauwe ster), aangetroffen. Er zijn twaalf exemplaren aangetroffen onder de spoorbrug bij de oostertoegang (groene ster).



Het merendeel van het plangebied is echter ongeschikt als groeiplaats voor beschermde muurplanten vanwege de vernieuwde kademuren.

Het centraal stationsgebouw betreft een geschikte biotoop voor vleermuizen. Om daadwerkelijk vast te kunnen stellen of vleermuizen hierin voorkomen moet bij een geplande ruimtelijke ontwikkeling (sloop en/of renovatiewerkzaamheden) een vleermuisonderzoek worden uitgevoerd conform het *Vleermuisprotocol van 2012. Het overige deel van het plangebied is ongeschikt als verblijfsplaats voor vleermuizen. Deze worden vanwege de (verlichte) stenige omgeving waar veel verstoring plaatsvindt niet verwacht. Daarnaast is gekeken naar verblijfsplaatsen van algemene vogelsoorten en van vogels waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd.

Voor het opstellen van de Notitie tussenstand ecologische knelpunten Stationseiland van augustus 2012 heeft er op 11 mei 2012 ook een veldbezoek plaatsgevonden. Hier is ter hoogte van de fietsenstalling een nest van een meerkoet aangetroffen. Onderstaand een afbeelding van het nest en de locatie daarvan.



In het centraal station bevindt zich een kolonie huismussen. De nesten hiervan zijn jaarrond beschermd. Waar de exacte nestlocatie zich bevindt is niet bekend. Bij een geplande ruimtelijke ontwikkeling is daarom nader onderzoek noodzakelijk.

Beschermden vissoorten- en amfibieën worden niet verwacht in het plangebied. Het water, de oevers en de bodem worden te vaak in beweging gebracht door de veelvoudige vaarbewegingen van de rondvaartboten binnen het plangebied. Beschermden vissoorten zoals de kleine modderkruiper en de rivierdonderpad hebben voorkeur naar een biotoop die minder wordt verstoord door de hiervoor genoemde factoren. De oevers zijn te steil en te stengig voor amfibieën.

14.4 Conclusie

Het centraal stationsgebouw betreft een geschikte biotoop voor vleermuizen. De vleermuis is een Europees beschermd soort (tabel 3) en verblijfplaatsen hiervan zijn beschermd middels de Flora- en faunawet. Dit houdt in dat ruimtelijke ontwikkelingen geen negatieve effecten mogen hebben op de mogelijk aanwezige vleermuispopulaties in het plangebied. Om daadwerkelijk vast te kunnen stellen of vleermuizen voorkomen in het stationsgebouw moet bij een geplande ruimtelijke ontwikkeling (sloop en/of renovatiewerkzaamheden) een vleermuisonderzoek worden uitgevoerd conform het *Vleermuisprotocol van 2012.

In het plangebied is een nest van een paar meerkoeten aangetroffen. Het nest hiervan is beschermd middels de Ffw, indien de vogels daaraan verbonden zijn. Dit betreft meestal de periode maart-augustus. Het centraal stationsgebouw betreft een potentiële verblijfplaats voor huismussen. Indien een ruimtelijke ingreep wordt toegepast aan de stationshal is een nader onderzoek hiernaar noodzakelijk.

Beschermden vissoorten- en amfibieën worden niet verwacht in het plangebied.

Het merendeel van de kademuren binnen het plangebied vormen een ideale biotoop voor zowel beschermden muurplanten als voor planten met een minder zware beschermden status zoals eikvarens en muurvarens. Zowel de planten als de biotoop zijn daarom beschermingswaardig. Zonder speciale maatregelen is er een gerede kans dat de geplande werkzaamheden zullen leiden tot beschadiging of vernietiging van de tongvarens. De tongvaren is een beschermd soort als bedoeld in tabel 2 van de Ffw,

waarvoor op basis van artikel 75.4 Ffw een vrijstelling met gedragscode geldt van artikel 8 t/m 12 Ffw of een ontheffing nodig is.

Voor de omgang met beschermde muurplanten zijn er een aantal opties:

1. Laat de muur en de planten ongemoeid.
2. Werk volgens een door het ministerie van ELI goedgekeurde gedragscode voor ruimtelijke ingrepen voor de Ffw, bijvoorbeeld de gedragscode van Amsterdam. Werk om de planten heen, zorg dat de groeiomstandigheden niet worden aangetast en de groeiplaats in tact blijft. Indien noodzakelijk kunnen planten verplaatst worden naar muren in de directe nabijheid, met de zelfde omstandigheden. Het verplaatsen van planten geschiedt met omliggende stenen. Het verplaatsen van planten is over het algemeen een kostbare aangelegenheid, bovendien is er nazorg noodzakelijk om uitdroging na verplaatsing te voorkomen.
3. Vraag een ontheffing aan voor de planten die zullen sneuvelen. Werk om de planten heen, zorg dat de groeiomstandigheden niet worden aangetast en de groeiplaats in tact blijft. Vraag een ontheffing aan voor de planten die op deze wijze onmogelijk gespaard kunnen worden. Houdt rekening met de tijd die een ontheffingsaanvraag met zich meebrengt. Bij het aanvragen van een ontheffing dient rekening te worden gehouden met enkele maanden vertraging voordat de ontheffing wordt goedgekeurd of afgekeurd.

Volgens de gedragscode Amsterdam dient als volgt gehandeld te worden:

- Stel uw aannemers en onderaannemers (aantoonbaar) op de hoogte van de beschermde muurplanten en de te volgen werkwijze.
- Laat kort voordat de werkzaamheden van start gaan de muur inventariseren en beschermde planten markeren door een deskundige.
- Dek tijdens werkzaamheden in de buurt van de planten de beschermde soorten af om ze zo te beschermen tegen vallend puin, stof, stoten, chemicaliën of elke andere vorm van beschadigingen.
- Werk bij het voegen zo ruim mogelijk om de beschermde planten heen en gebruik kalkhoudende mortel (1 tras: 8 schelpkalk: 16 zand is een veelgebruikt mengsel (Maes en Bakker 2002).
- Planten die door de ingreep niet behouden kunnen worden, worden verplaatst.

Indien verplanten noodzakelijk is dienen de planten als pakket met de stenen waartussen de planten groeien naar een geschikte locatie te worden verplaatst volgens het volgende werkprotocol:

- Zorg vooraf, aantoonbaar, voor instructie aan de aannemer, onderaannemers, opzichter, sloper, metselaar en andere betrokkenen;
- Zorg voor begeleiding door een deskundige ecooloog;
- Voer de werkzaamheden bij voorkeur uit tussen 1 november en 1 april, buiten het groeiseizoen en in een vorstvrije periode;
- Zorg dat de locatie waar de varen naartoe moeten gereed is: een uitsparing in een muur met dezelfde omstandigheden (expositie, vochtanvoer, mortelsamenstelling enz.);
- Dek de planten vóór het loshalen/loszagen af zodat ze niet te lijden hebben van gruis en zaagstof;
- maak zijanten en achterkant los, blijf daarbij zover mogelijk bij de planten vandaan doch minimaal 2 maal de lengte van het grootste blad;
- Zorg dat het pakket niet uit elkaar valt/verschuift, bijvoorbeeld met een soort metalen banden om het stenenpakket.
- Verwijder het pakket en verplaats het naar de nieuwe muur;
- Dek de planten tijdens het werk af, zodat ze niet te lijden hebben van gruis, specie, enz.;
- als verankering van het pakket met uitsluitend mortel moeilijk is dan kan het ook met bijvoorbeeld roestvrijstalen pennen verticaal in de muur;
- gebruik als mortel: 1 tras, 8 schelpkalk, 16 zand;
- Regel nazorg. Het verzorgen van de planten moet plaatsvinden, totdat deze zijn aangeslagen. Naar verwachting is dit 1 á 2 groeiseizoenen.

Indien het bovenstaande wordt toegepast op de beschermde plantensoorten en het nest van de meerkoeten ongemoeid blijft tijdens broedgebruik is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet nodig voor de geplande werkzaamheden.

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Algemeen

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder in het plangebied, met uitzondering van het IJ. Het nautisch beheer ligt deels bij Waternet. Rijkswaterstaat (RWS) is waterbeheerder van het IJ. Rijkswaterstaat heeft de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) gemandateerd om namens RWS de nautische rijkstaken in het Noordzeekanaalgebied uit te voeren. Derhalve ligt het nautisch beheer van het IJ bij het CNB. Het CNB heeft voor de nautische rijkstaken en de gemeentelijk nautische taken de zorg gemandateerd gekregen voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied. Het stadsdeel Centrum is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

15.2 Beleid en Regelgeving

15.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

15.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 1 oktober 2012 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Hierin 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 vrijwaringzone 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. Nabij vaarwegsplitsingen of havenuitvaarten bedraagt de vrijwaringzone tot een afstand van 300 meter van de splitsing of uitgang, aan weerszijden van de vaarweg 50 meter. De vrijwaringzone Barro van de vaargeul van Het IJ loopt tot in het plangebied.

15.2.3 Richtlijn Vaarwegen 2011

Naast het Barro geldt ook de Richtlijn Vaarwegen 2011 die in acht genomen moet worden. De richtlijn Vaarwegen 2011 is onder andere van toepassing op het Noordzeekanaalgebied, waar het bestemmingsplan Stationseiland deel van uitmaakt. In deze 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, verstoring 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.

15.2.4 Nationaal waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

15.2.5 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in beheer bij het Rijk evenals andere watergangen, zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

15.2.6 Beheer- en Ontwikkelpaan voor de Rijkswateren 2010-2015

Voor het beheer van de rijkswateren is het Beheer- en Ontwikkelpaan voor de Rijkswateren 2010-2015 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&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 ondervinden. Voor waterveiligheid is het van belang dat bestemming en gebruik van de gronden op of nabij waterkeringen geen belemmering vormen voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de waterkering. De grond onder de primaire waterkering bij het sluizencomplex IJmuiden krijgt de bestemming primaire waterkering en de beschermingszone de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-waterstaatswerk.

Het belangrijkste doel van het waterkwantiteitsbeheer of peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen. Voor wat betreft de hemelwaterafvoer geldt de voorkeursvolgorde vasthouden, bergen, afvoeren. Aangetoond dient te worden dat hergebruik of infiltratie hemelwater niet (geheel) mogelijk is. Voor de lozingspunten gelden de regels van de Waterwet.

Het waterbeheer voor de rijkswateren is voor wat betreft waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en om emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken. De ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam Noordzeekanaal mag niet verslechteren.

Er geldt een voorkeursvolgorde: schoonhouden–scheiden–zuiveren. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen uitlogende bouwmaterialen of bestrijdingsmiddelen worden gebruikt in de openbare ruimte. Schone en vuile waterstromen worden gescheiden gehouden. Vuile afvalwaterstromen worden via het riool naar de zuivering afgevoerd.

15.2.7 Provinciale waterplan 2010-2015

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie

een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

15.2.8 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

15.2.9 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

15.2.10 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". Op 1 december 2011 zijn de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), het Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels Keurvergunningen in werking getreden. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. Wanneer de activiteit onder een verbod van de Keur valt en er geen vrijstelling op rust, moet er een vergunning aangevraagd worden. Het bestuur van het waterschap beoordeelt de vergunningsaanvraag en bepaalt de voorwaarden met behulp van de beleidsregels Keurvergunningen. In de beleidsregels zijn overzichtelijke tabellen opgenomen om inzicht te krijgen per groep van activiteiten naar de beschikbare mogelijkheden.

In 2013 wijzigt het Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels Keurvergunningen. De wijziging heeft o.a. betrekking op het verruimen van het vergunnen van grotere steigers, hetgeen relevant is voor het plangebied Stationseiland.

In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. De Waterwet vormt de wettelijke basis van de Keur. Dat betekent dat ontheffingen op de Keurbepalingen via een watervergunning verleend kunnen worden. De volgende artikelen van de Keur zijn in dit plangebied in het bijzonder van belang: artikel 3.1.2, artikel 3.4 en 3.13 van de Keur.

In het plangebied zijn deze artikelen onder andere van belang voor aanleg van steigers voor het westelijk tramemplacement, het vervangen van de kademuren, het oprichten van bebouwing op de kade voor het westelijk tramemplacement.

In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13 van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. In het plangebied Stationseiland is geen sprake van een dergelijke toename van de verharding.

15.2.11 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

15.2.12 Scheepvaartwegenverordening Provincie Noord-Holland

In de Scheepvaartwegenverordening uit juni 1995 zijn bepalingen opgenomen over de instandhouding en bruikbaarheid van de scheepvaartwegen van de provincie en de aanwezige kunstwerken, zoals bruggen, sluizen en steigers. Het is verboden in, over of op de grens van een scheepvaartweg voorwerpen, waaronder palen, aan te brengen of te hebben. Dit verbod geldt niet voor het maken van werken die niet meer dan 2 meter buiten de oever in de scheepvaartweg reiken. Voor deze werken is een verklaring van de vaarwegbeheerder, de oeverbeheerder en de eigenaar van het werk noodzakelijk dat de oever niet in gevaar komt en er geen schade aan landschappelijke en ecologische waarden plaatsvindt. Als een werk meer dan 2 meter buiten de oever in de scheepvaartweg reikt is een ontheffing noodzakelijk van de vaarwegbeheerder.

15.2.13 Regeling Doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam als nautisch waterbeheerder heeft bij besluit van 1 april 2008 de doorvaartprofielen voor de Amsterdamse binnenwateren (voor zover die binnen hun beheersgebied vallen) de doorvaartprofielen vastgesteld. Het instellen van deze doorvaartprofielen garandeert een vlotte en veilige doorvaart op de vaarwegen. Binnen het doorvaartprofiel is het niet toegestaan om met vaartuigen af te meren. Er geldt wel een uitzondering voor woonschepen die voor 1 april 2008 met een ligplaatsvergunning binnen het profiel lagen. Als het woonschip moet worden verbouwd of vervangen, wordt in redelijkheid beoordeeld of het woonschip buiten het profiel kan worden gebracht.

15.2.14 Verordening op het binnenwater

De Verordening op het binnenwater (VOB) is op 1 februari 2010 in werking getreden. Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

1. Water als transportsysteem (nautische vaarwegbeheer): De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de Waternet (voormalige dienst Binnenwaterbeheer) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.
2. Water als onderdeel van de openbare ruimte: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautische vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen.
3. Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer): Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnenwateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken zoals

gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon en het afmeren.

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld of een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wet ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. De Woningwet is niet van toepassing op woonboten en daarmee ook niet het hiermee samenhangende regime van bijvoorbeeld omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling van dergelijke vergunningsaanvragen kunnen stadsdelen welstandsbeleid voor woonboten vaststellen.

De VOB stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aanvullende regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord havenbeheer gewaarborgd blijft. De regels bij of krachtens de Wvgs zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden. Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen. Aanvullend, via de VOB, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

15.2.15 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012

Naast de verordening op het binnenwater is ook de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 (RHN 2012) en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied (HrN 2012) van toepassing op het plangebied. De RHN 2012 en de HrN 2012 bevat 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.

15.3 Watertoets

Het watertoetsproces bestaat sinds 2001 met het ondertekenen van de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw". 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 zij het project beoordelen wat betreft de waterhuishouding.

15.3.1 Hemelwaterafvoer

De autowegen binnen het plangebied maken onderdeel uit van het Hoofdnet Auto, waarvoor zwaardere normen gelden voor de afvoer van hemelwater dan voor fietspaden of voetgangersgebieden. Afvoer van hemelwater dient bij voorkeur te geschieden door infiltratie in de berm naast de weg. In het plangebied is echter geen ruimte voor onverharde bermen. Voor deze wegen geldt dat het hemelwater, dat via de weg naar de kolken stroomt, eerst gezuiverd moet worden, voordat het afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater. De zuivering dient te geschieden met een zandvang en een olieafscheider.

De bevoorrading van het Centraal Station, in de gebieden waar geen auto's mogen rijden, geschiedt via

Stationseiland (vastgesteld)

vrachtwagens die over de tramsporen rijden. Het aantal voertuigbewegingen per uur voor de bevoorrading is naar verwachting laag. De vervuiling die via de vrachtwagens en de neerslag naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd is in dat geval te verwaarlozen. Het water van de trambanen mag zonder zuiveringsmaatregelen direct worden geloosd op het oppervlaktewater.

Het hemelwater van fietspaden en voetgangersgebieden, dat via kolken van de straat wordt afgevoerd, mag direct zonder zuivering worden geloosd op het oppervlaktewater van het Open Havenfront en het IJ.

15.3.2 Oppervlaktewater

Het is verboden zonder vergunning boven of onder oppervlaktewaterlichamen of in de beschermingszones daarvan:

- het oppervlaktewaterlichaam van richting, vorm, afmeting of constructie te veranderen;
- beschoeiing te plaatsen of te veranderen;
- kademuren te vervangen;
- steigers aan te leggen;
- bomen te planten;
- kabels en leidingen te leggen;
- bodemonderzoek uit te voeren;
- een boot aan te leggen.

Voor al het werk in en op het Open Havenfront moet een ontheffing in de vorm van een vergunning worden aangevraagd bij Waternet/AGV. Waternet dient tevens toestemming te verlenen voor werkzaamheden op / vanaf het water in de Amsterdamse grachten, in het kader van het nautisch toezicht dat zij in opdracht van de gemeente Amsterdam uitvoert. Het is raadzaam om Waternet/AGV te betrekken bij het planproces.

Kabels en Leidingen

Het Stationseiland is volop in ontwikkeling en zal worden heringericht. De tramvoorzieningen op het Stationsplein blijven globaal op dezelfde plaats liggen, maar worden tijdens de werkzaamheden tijdelijk verlegd. Voor de verlegging van de tramvoorzieningen zullen ook kabels en leidingen worden verlegd. Aangezien deze kabels en leidingen niet in de kern- of beschermingszone van een waterkering liggen, zijn deze werkzaamheden in dat opzicht niet (water)vergunning plichtig. Er geldt slechts een meldplicht aan Waternet. Vooroverleg met Waternet hierover is wenselijk.

Steigers

In het Open Havenfront worden nieuwe steigers in het water geplaatst ten behoeve van de rondvaartrederijen. In het vigerend beleid zijn steigers die breder zijn dan 1,2 meter niet vergunbaar. Door een wijziging in de Keur en het Keurbesluit Vrijstellingen, die in 2013 in werking treedt, verandert de maximaal vergunbare breedte van de steigers naar 3 meter. Voor het verkrijgen van een watervergunning is het noodzakelijk om het maatschappelijk belang van de steigers aan te tonen. De steigers worden gebruikt als ligplaatsen op een belangrijke opstapplaats voor de toeristische industrie in het water, voor het Centraal Station, waardoor het maatschappelijk belang groot is. Naar alle waarschijnlijkheid zijn steigers van maximaal 3 meter vanaf juli 2013 op deze locatie vergunbaar. Steigers breder dan 3 meter zijn en blijven niet vergunbaar.

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

Bij het uitvoeren van de werkzaamheden is het belangrijk dat er voldoende ruimte in het Open Havenfront vrij blijft, zodat de doorstroming van het water en de waterkwaliteit niet negatief beïnvloed worden door de bouwwerkzaamheden.

Watercompensatie

Voor de aanleg van een ondergrondse fietsenkelder onder het westelijk tramemplacement van het Stationseiland wordt de oever van het Open Havenfront aangepast. Hiervoor wordt 125 m² oppervlaktewater gedempt. De demping moet conform de Keur gecompenseerd worden in hetzelfde watersysteem. Voor het gebied Oosterdokseiland en Stationseiland wordt sinds 2005 een oppervlaktewaterbalans bijgehouden. In de balans worden extra ontgraven water en dempingen genoteerd. Het saldo van de oppervlaktewaterbalans moet in alle deelfasen positief blijven, dit betekent dat er per saldo meer water gegraven is dan er is gedempt.

De oppervlaktewaterbalans is afkomstig uit de waterparagraaf Westelijk Stationseiland [IBA, projectnummer 50412, documentnummer 176234, 28 augustus 2012]. In versie 4 van de waterparagraaf Westelijk Stationseiland zijn de opmerkingen van onder andere Waternet verwerkt. Voor de projecten Stationseiland en Prins Hendrikkade is een nieuwe versie van de oppervlaktewaterbalans Oosterdok opgesteld (zie de onderstaande tabel). De nieuwe versie is afgestemd met de projectorganisatie, zodat de benodigde hoeveelheid open water voor de compensatieverplichting bij alle partijen in het vizier blijft. Waternet heeft inzage in deze waterparagraaf. Met het goedkeuren van de waterparagraaf wordt ingestemd met de meest actuele versie van de oppervlaktewaterbalans.

Het saldo van de oppervlaktewaterbalans is in alle fasen positief. De demping van 125 m² door de ondergrondse fietsenkelder (in 2017) wordt gecompenseerd door de afbraak van de kopverbindingsdam Oosterdoksdam (in 2013) en het touringcarplatform (in 2015) waardoor het wateroppervlak met 9.980 m² toeneemt. Daarmee is aan de compensatieplicht voldaan.

Actie	Jaar	Project	Demping [m ²]	Ontgraving [m ²]	Cumulatief [m ²]
1	Gereed	Verlengen Zouthaven	700	3.300	2.600
2	Gereed	Herinrichting Oosterdokskade	0	0	2.600
3	Gereed	Aanleg ODE brug	590	0	2.010
4	Gereed	Ontmanteling tijdelijk busstation	0	5	2.015
5	Gereed	Na realisatie ODE brug	0	120	2.135
6	Gereed	Aanleg kade-uitbreiding zuidoostzijde Stationseiland nabij fietsbrug over Oostertoegang	715	0	1.420
7	Gereed	Sloop Amphitrite-monument	0	40	1.460
8	2013	Uitbreiding De Ruijterkade tussen Westerdokskade en Westertoegang	1.080	0	380
9	2013	Afbraak kopverbindingsdam Oosterdoksdam, restant sloop Oosterdoksdam in 2015	0	5.470	5.850
10	2013 of later	Aanleg wooncomplex Fountainhead aan de Ertskade[1]	1.500	0	4.350
11	2015	Afbraak touringcarplatform	0	4.510	8.860
12	2017	Realisatie ondergrondse fietsenstalling onder westelijk tramemplacement op Stationseiland	125	0	8.735
13	2018 - 2019	Herinrichting Prins Hendrikkade en ontgraving Open Havenfront	0	2.600	11.335
Totaal (eindsituatie)			4710	16.045	11.335

Tabel Oppervlaktewaterbalans Oosterdokseiland en Stationseiland

15.3.3 Grondwater

Het Centraal Station is gefundeerd op houten palen. Houten paalfunderingen zijn gevoelig voor verlagingen in de grondwaterstand. De paal kan bij het droogvallen gaan rotten, waardoor verzakkingen van het gebouw kunnen optreden. De vervangingen van de kadeconstructies kunnen een verandering in de grondwaterstand veroorzaken. De nieuwe kademuren moeten dezelfde condities hebben als de oude. Geadviseerd wordt om voor de bouwwerkzaamheden de grondwaterstand vlak achter de kademuren te monitoren met peilbuizen. Indien de huidige kademuren erg doorlatend blijken te zijn, dan moet er bij de vervanging van de kademuren voor gezorgd worden dat de nieuwe kademuren even doorlatend zijn als de oude of er voorzieningen worden aangebracht, zodat het grondwater in de toekomst even gemakkelijk kan wegstromen, zoals een grindkoffer of uitstroombaten.

15.4 Conclusie

Zoals gebleken dient voor de aanleg van steigers in het Open Havenfront, vervangen van de kademuren een watervergunning te worden aangevraagd, welke in overleg met Waternet kan worden vergund. Tevens dient, indien de fietsenstalling onder het westelijk tramemplacement wordt gerealiseerd de kade verlegd te worden en zal er 125 m² gedempt worden, hetgeen gecompenseerd moet worden. Uit bovenstaande waterbalans blijkt dat er voldoende wordt gecompenseerd. Derhalve kan worden geconcludeerd dat gelet op bovenstaande de watertoets de tenuitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op 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 bestemming en overige regels. 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.

16.2 Planvorm

Voorliggend bestemmingsplan is een actualiseringsplan. Dat betekent dat het vigerende bestemmingsplan uit 2003 als leidraad heeft gegolden. Qua programma is er aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan. Enerzijds omdat het programma vanuit vigerende bestemmingsplan voor functies als horeca, detailhandel, kantoor, hotel e.d. nog voldoende mogelijkheden biedt en anderzijds de infrastructuur op en rond Stationseiland grotendeels al voltooid is en er op dit moment geen noodzaak is om infrastructuur meer mogelijkheden te bieden dan nu al het geval is.

16.3 Artikelgewijze 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 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 betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 – BESTEMMINGEN

In hoofdstuk 2 worden de bestemmingsregels omschreven volgens de voorgeschreven opbouw conform het Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De opbouw is als volgt: bestemmingen, voorlopige bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen.

De bestemmingsregels worden in alfabetische volgorde geplaatst. In onderhavig plan zitten geen voorlopige en uit te werken bestemmingen.

- **Bestemmingen**

Artikel 3 Dienstverlening

Langs de kade van het Open Havenfront voor het westelijke tramemplacement ligt de bestemming 'Dienstverlening'. Hier wordt een geringe verruiming toegestaan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Op basis van het vigerende plan uit 2003 is ter plaatse van deze bestemming 35 m² dienstverlening toegestaan. In het onderhavige plan is dat 75 m². Op dit moment staan er tijdelijke units die in gebruik zijn door Prorail en NS in verband met de verbouwing van het Stationsgebouw. Na het verwijderen van deze tijdelijke units zal op de kade een verzamelgebouw komen voor rederijen en zullen er nieuwe steigers worden aangelegd. Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden van deze bestemming worden gebruikt voor water en en daarnaast uitsluitend voor zakelijke dienstverlening. Er is slechts ticketverkoop van de rederijen toegestaan. Daarnaast zijn steigers, nutsvoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming toegestaan. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen.

Artikel 4 Gemengd-1

Het Stationsgebouw, inclusief overkappingen is bestemd als 'Gemengd-1'. Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden van deze bestemming worden gebruikt voor kantoor (uitsluitend vanaf de tweede bouwlaag), detailhandel, baliefunctie, horeca I, horeca III (met inbegrip van internetcafé), horeca IV, dienstverlening (met inbegrip van een geldwisselkantoor), showrooms, ateliers, telecommunicatievoorzieningen, spoorwegvoorzieningen, fietsenstallingen met reparatievoorzieningen, weg, busstation, media- en bijzondere voorzieningen en een ondergrondse tunnel ten behoeve van wegen, met dien verstande dat de functies niet meer mogen bedragen dan 27.000 m² brutovloeroppervlakte. Tevens zijn binnen deze bestemmingen, langzaamverkeersroutes, openbare ruimte, nutsvoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten, water en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming toegestaan. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen. Binnen het Stationsgebouw dienen twee openbare voetgangersverbindingen te worden gerealiseerd. Aangezien het Stationsgebouw een Rijksmonument is, zijn er in de bouwregels specifieke bouwregels opgenomen ter bescherming van het monument.

Artikel 5 Gemengd-2

Het voormalige postzakkengebouw is bestemd als 'Gemengd-2'. Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden van deze bestemming worden gebruikt voor kantoor (uitsluitend vanaf de tweede bouwlaag), dienstverlening (met inbegrip van een geldwisselkantoor), horeca I, horeca III (met inbegrip van internetcafé), horeca IV, horeca V, baliefunctie, detailhandel, showrooms, ateliers, telecommunicatievoorzieningen, media- en bijzondere voorzieningen, met dien verstande dat de functies niet meer mogen bedragen dan 7.500 m² brutovloeroppervlakte. Tevens zijn fietsenstallingen met reparatievoorzieningen, nutsvoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten, water en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming toegestaan. Er dienen minimaal 2000 fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd binnen de bestemming 'Gemengd -2'. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen.

Stationseiland (vastgesteld)

Artikel 6 Gemengd-3

Het Noord-Zuidhollandsch Koffiehuis en de ticketverkoop van rederij Lovers zijn bestemd als 'Gemengd-3'. Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden met deze bestemming worden gebruikt voor horeca III, horeca IV, baliefunctie, verkeer - 1, dienstverlening, showroom, ateliers, telecommunicatievoorzieningen, media- en bijzondere voorzieningen, met dien verstande dat de functies niet meer bedragen dan 1.535 m² brutovloeroppervlakte. Tevens zijn een steiger met op- en afstapmogelijkheid (ter plaatse van de aanduiding), een onbebouwd terras (ter plaatse van de aanduiding), bergingen en andere nevenruimten, fietsenstallingen met reparatievoorzieningen, nutsvoorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming toegestaan. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen. In het Open Havenfront is uitsluitend het op- en/of afstappen van bedrijfsvaartuigen toegestaan en daar waar de aanduiding ligplaats is opgenomen zijn bedrijfsvaartuigen bevoegd een ligplaats in te nemen. Op grond van de Verordening op het binnenwater is het innemen van openbaar water als ligplaats vergunningsplichtig.

Artikel 7 Gemengd-4

Het Regardz gebouw, het Ibis hotel en de naastgelegen fietsenstalling zijn bestemd als 'Gemengd-4'.

Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden binnen deze bestemming worden gebruikt voor horeca I, horeca III (met inbegrip van internetcafé), horeca IV, horeca V, kantoor, dienstverlening (met inbegrip van een geldwisselkantoor), showroom, ateliers, telecommunicatievoorzieningen, media- en bijzondere voorzieningen, openbare ruimte en spoorwegvoorzieningen, met dien verstande dat het maximum brutovloeroppervlakte van kantoor 3.500 m², horeca 12.000 m² en de overige functies 1.600 m² mag bedragen. Tevens zijn bergingen en andere nevenruimten, fietsenstallingen met reparatievoorzieningen, nutsvoorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming toegestaan. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen.

Artikel 8 Horeca

Pier 10 en het NACO-gebouw, dat op dit moment nog in een opslag in Zaanstad staat en straks weer naar de kade terugkeert, zijn bestemd voor 'Horeca'. In het kader van het ontwerpboek stationseiland is onderzoek gedaan naar de locatie van het NACO-gebouw. Hier is uit naar voren gekomen dat het NACO-gebouw als zelfstandige horeca te klein is om exploitabel te zijn. Voor Waterplein-Oost wordt nog een stedenbouwkundig plan gemaakt, waarbij er dus een grotere horecavestiging komt dan alleen het NACO-gebouw.

Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden van deze bestemming worden gebruikt voor horeca III, horeca IV, water en openbare ruimte. Tevens zijn bergingen en andere nevenruimten en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming toegestaan. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen. Aangezien Pier 10 en het NACO - gebouw zijn aangewezen als Rijksmonument, zijn er in de bouwregels specifieke bouwregels opgenomen ter bescherming van het monument. Voor het NACO-Gebouw geldt dat deze ten tijde dat het ontwerp ter inzage gaat nog steeds in de stalling staat. Voor het NACO - gebouw is er een afwijking opgenomen van de specifieke bouwregel dat kan worden afgeweken van het vereiste ten tijde dat het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage ligt. Er moet vanuit gegaan worden dat het NACO-gebouw er wel staat. Het NACO-gebouw zal te zijner tijd teruggeplaatst worden op Waterplein-Oost. Het is van belang dat deze haaks op de kade wordt teruggeplaatst. Dit was een van de elementen voor het aanwijzen van het NACO-gebouw als Rijksmonument. Binnen het bestemmingsvlak zal nader bepaald worden waar het Naco-gebouw op het maaiveld teruggeplaatst zal worden. Derhalve is er geen maatvoering opgenomen voor het NACO - gebouw. Voor de uitbreiding van de horecagelegenheid zijn er nadere eisen opgenomen. Alvorens er nadere eisen gesteld kunnen worden middels een omgevingsvergunning dient er verplicht advies van het

Centraal Nautisch Beheer en de brandweer te zijn ingewonnen.

Artikel 9 Verkeer-1

De voor- en achterzijde van het Stationsgebouw zijn bestemd als 'Verkeer-1'. Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden van deze bestemming worden gebruikt voor wegen, tramvoorzieningen, openbare ruimte, terras (ter plaatse van de aanduiding), brug (ter plaatse van de aanduiding), overkapping (ter plaatse van de aanduiding) en luifel (ter plaatse van de aanduiding). Tevens zijn nutsvoorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming toegestaan. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen. De overkappingen zijn slechts mogelijk aan de voorzijde van het Stationsgebouw. Dit betreffen de oude rijwieltuigoverkappingen die deel uitmaken van het monument. Deels staan deze overkappingen al op het Stationsplein en deels dienen deze nog teruggeplaatst te worden. De luifel boven de hoofdentree van het Stationsgebouw, maakt ook onderdeel uit van het monument. Voor de uitvoering van de diverse werkzaamheden op en rond het Stationsgebouw is deze luifel tijdelijk verwijderd, maar zal worden teruggeplaatst na afronding van de werkzaamheden.

Artikel 10 Verkeer-2

De oost en westzijde van het Stationsgebouw zijn bestemd als 'Verkeer-2'. Het verschil met de bestemming 'Verkeer-1' is dat hier ook spoorwegvoorzieningen zijn toegestaan. Gelet op de leden 1 en 3 mogen de gronden van deze bestemming worden gebruikt voor spoorwegvoorzieningen, tramvoorzieningen, openbare ruimte, langzaamverkeersroute en brug (ter plaatse van de aanduiding). Tevens zijn nutsvoorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming toegestaan. In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen.

Artikel 11 Water

Het IJ en het Open Havenfront zijn bestemd als 'Water'. Toegestaan zijn de functies water, waterwegen, vaarwegen, waterberging, waterhuishoudkundige voorzieningen, recreatief medegebruik, steiger (ter plaatse van de aanduiding), ligplaats (ter plaatse van de aanduiding) en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming. Aan de steigers aan de IJzijde is het alleen toegestaan dat bedrijfsvaartuigen ten behoeve van openbaar vervoer, partyschepen of naar de aard daarmee gelijk te stellen schepen de steiger gebruiken als op- en/of afstapvoorziening. In het Open Havenfront is uitsluitend het op- en/of afstappen van bedrijfsvaartuigen toegestaan en daar waar de aanduiding ligplaats is opgenomen zijn bedrijfsvaartuigen bevoegd een ligplaats in te nemen. Op grond van de Verordening op het binnenwater is het innemen van openbaar water als ligplaats vergunningsplichtig. Het bevoegd gezag neemt op aanvraag een beslissing.

Voor zowel het IJ als het Open Havenfront zijn er nadere eisen opgesteld. Voor het IJ dient verplicht (nautisch)advies gevraagd te worden aan het CNB, Rijkswaterstaat en de brandweer en voor het Open Havenfront dient verplicht nautisch advies gevraagd te worden aan Waternet.

- **Dubbelbestemmingen**

In onderhavig plan zijn Archeologie en Cultuurhistorie als dubbelbestemming opgenomen.

Artikel 12 Waarde - Archeologie 1

De gronden waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde - Archeologie- 1 gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de oorspronkelijke waterbodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 2.500 m² en dieper is

Stationseiland (vastgesteld)

dan 5 meter onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Artikel 13 Waarde - Cultuurhistorie

Op 29 januari 1999 is het besluit tot aanwijzing van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht genomen. In hoofdstuk 10 is uitvoerig aandacht besteed aan de cultuurhistorische ontwikkeling. Het beleid over de waardering van gebouwen is opgenomen in paragraaf 10.2.5. Alle gronden in het plangebied 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 overige aan deze gronden gegeven bestemmingen. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunning altijd eerst dienen te worden getoetst aan de regels van de dubbelbestemming. Het bestemmingsplan beoogt de karakteristiek van het stadsgezicht te behouden, te herstellen en/of te versterken. De karakteristiek is in de verbeelding geïntegreerd door middel van een specifieke bouwaanduiding die de architectonische waardering weergeeft. In de regels is het beleid ten aanzien van de waardering neergelegd.

HOOFDSTUK 3 – ALGEMENE REGELS

In hoofdstuk 3 staan de algemene regels die volgens de SVBP 2012 als volgt zijn opgebouwd: anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene aanduidingsregels, algemene wijzigingsregels, verwezenlijking in de naaste toekomst, algemene procedureregels, overige regels.

De in hoofdstuk 3 op te nemen algemene regels kunnen in één artikel worden opgenomen of kunnen per onderwerp een eigen artikel krijgen, indien dit de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid ten goede komt. In hoofdstuk 3, onder algemene aanduidingsregels kunnen zo nodig ook de regels met betrekking tot een of meer gebiedsaanduidingen een plaats krijgen. Per gebiedsaanduiding wordt deze in een artikel opgenomen. Onder overige regels in hoofdstuk 3 kunnen die regels worden geplaatst die niet onder een andere regel zijn te vatten. Het Bro stelt de verplichting het de anti-dubbeltelregel over te nemen in het bestemmingsplan.

In onderhavig bestemmingsplan zijn als algemene regels opgenomen de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, de algemene gebruiksregels, de algemene afwijkingsregels en de algemene aanduidingsregels. Onderstaand zal hier verder op worden ingegaan.

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 15 Algemene bouwregels

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal

activiteiten uitgezonderd.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

Artikel 18 Algemene aanduidingsregels

In onderhavig plan zijn drie gebiedsaanduidingen opgenomen. De in lid 1 genoemde gebiedsaanduiding betreft Geluidszone - Industrie. In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Industrierrein Overhoeks op geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens is bepaald dat een oprichting van een gevoelig object of een uitbreiding daarvan slechts is toegestaan als de geluidsbelasting vanwege het industrierrein op de gevel niet hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde. Aangezien de geluidszone van Overhoeks zal komen te vervallen is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee Burgemeester en Wethouders kunnen de geluidszone wijzigen of opheffen. De geluidszone mag in ieder geval niet groter worden.

De in lid 2 genoemde gebiedsaanduiding betreft een Overige zone- ondergronds railtracé - 1. In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het ondergronds railtracé, zijnde de Noord/Zuidlijn en de Oostlijn. Tevens is bepaald waar het ondergronds railtracé aan moet voldoen en hoe hier bij omgevingsvergunning van kan worden afgeweken.

De in lid 3 genoemde gebiedsaanduiding 'Overige zone - ondergronds railtracé - 2' is opgenomen in verband met het in de structurisie Amsterdam gereserveerde tracé van de door te trekken Oostlijn. Binnen deze aanduiding gelden aanvullend op ter plaatse geldende bestemmingen (het betreft de bestemmingen Verkeer - 1, Verkeer - 2 en Water) extra bouwregels. Die geven geen directe bouwtitel, maar zorgen er wel voor dat ter plaatse van de zone, binnen de aangegeven ruimte niet wordt gebouwd, opdat wordt voorkomen dat de uitvoering van deze bestemmingen de toekomstige aanleg van het ondergronds railtracé in de weg staan. Het doortrekken van de Oostlijn wordt met dit bestemmingsplan niet direct mogelijk gemaakt, daar de uitvoering daarvan nog niet concreet is onderzocht. Een afzonderlijke procedure is daarvoor te zijner tijd nodig.

De in lid 4 genoemde gebiedsaanduiding betreft wetgevingszone- wijzigingsgebied. In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding kunnen worden gewijzigd ten behoeve van een fietsenstalling met reparatievoorzieningen en zijn daarbij voorwaarden gesteld, zoals het aantal bouwlagen, het aantal plaatsen, vereist nader geohydrologisch onderzoek, bodemonderzoek en bouwkundig onderzoek, en de verplichting tot sloop en herbouw van (delen van) de fietsenstalling indien nadien de Oostlijn wordt doorgetrokken.

HOOFDSTUK 4 – OVERGANGS- EN SLOTREGELS

In hoofdstuk 4 wordt het overgangsrecht en de slotregel omschreven. Het Bro stelt de verplichting om het overgangsrecht over te nemen in het bestemmingsplan.

Artikel 19 Overgangsrecht

Stationseiland (vastgesteld)

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

Het betreft het overgangsrecht van bouwwerken en het overgangsrecht van het gebruik.

Artikel 20 Slotregel

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

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. De gronden binnen het bestemmingsplan zijn deels in eigendom van NS Vastgoed/Railinfratrust en deels in eigendom van de gemeente Amsterdam.

In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam deels eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

De gemeente is geen eigenaar van het Stationsgebouw en de railvoorzieningen en het fietsgebouw tussen het Stationsgebouw en het Ibishotel. Deze betreft particuliere eigendom.

De bestemmingsregeling voor deze gronden ingevolge het voorliggende bestemmingsplan komt grotendeels overeen met die ingevolge het vigerende bestemmingsplan Stationseiland. Het fietsgebouw tussen het Ibishotel en het Stationsgebouw, bestemming 'gemengd – 4', heeft slechts uitbreidingsmogelijkheden. Ten opzichte van het vigerende plan is de bouwhoogte 12 meter in plaats van 5 meter, zijnde een brutovloeroppervlakte van 904 m². De uitbreiding van de bouw mogelijkheden betreft daarmee niet de in artikel 6.2.1. Bro aangewezen bouwplannen, waarvoor een exploitatieplan of anterieure overeenkomst vereist is. Dus voor zover het gaat om wel in artikel 6.2.1. Bro aangewezen bouwplannen, kan worden geconstateerd dat er "geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld" zoals bedoeld in artikel 9.1.20 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening. Dit artikel luidt: "Voor zover op grond van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 of 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bouwvergunning had kunnen worden verleend voor een bouwplan dat na 1 juli 2008 is aangewezen krachtens artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening en bij de herziening van dat bestemmingsplan na dat tijdstip geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, blijven de artikelen 6.12 tot en met 6.22 ten aanzien van een dergelijk bouwplan buiten toepassing".

Er kan worden geconcludeerd dat boven aangehaald artikel uit de Invoeringswet van toepassing is. Een exploitatieplan c.q. anterieure overeenkomst is dan ook niet vereist.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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 I&M/Rijkswaterstaat Noord-Holland;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Provincie Noord-Holland;
6. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Centrum;
7. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Noord;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet.

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

9. Dienst Metro;
10. Prorail;
11. NS;
12. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
13. Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB);
14. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB);
15. Haven Amsterdam;
16. Bureau Monumenten en Archeologie(BMA);
17. Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied.

Rijkswaterstaat, Waternet, BMA, CNB, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en NS Stations hebben een reactie gegeven op het concept ontwerpbestemmingsplan. Hieronder zal de reactie kort worden weergegeven.

Rijkswaterstaat bij email van 28 januari 2013

Rijkswaterstaat heeft een inhoudelijke aanvulling op hoofdstuk 15 van de toelichting, betreffende water. Verzocht wordt om deze aanvulling omtrent het waterbeheer op te nemen in het hoofdstuk. Tevens heeft rijkswaterstaat een aanvulling over de vrijwaringszone van het Barro. Verzocht wordt de tekst aan te vullen voor wat betreft de vrijwaringszone in de toelichting en de rijksvaarweg op te nemen op de verbeelding.

Beantwoording

Hoofdstuk 15 van de toelichting is aangepast voor wat betreft het waterbeheer en de vrijwaringszone van het Barro. Het plangebied grenst aan de vaargeul van de rijksvaarweg. De rijksvaarweg is niet opgenomen op de verbeelding. Bovendien is binnen de bestemming 'Water' de bestemming vaarwegen toegestaan.

Waternet, bij email van 11 februari 2013

Waternet merkt op dat het effect van het bestemmingsplan op het water ontbreekt in paragraaf 15.3. Verzocht wordt een goede omschrijving op te nemen van alles wat er binnen het plangebied gebeurt en wat daarvan de impact is op alle relevante aspecten van het watersysteem. IBA heeft een

waterparagraaf gemaakt voor het technisch ontwerp Stationseiland die goed bruikbaar is, mits het commentaar van waternet daarin verwerkt is.

Verder heeft Waternet nog wat tekstuele opmerkingen:

- In paragraaf 15.1 staat de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam, deze bestaat niet meer, is opgenomen in Waternet. Graag aanpassen.
- In de paragraaf 15.2.7 over de Keur is de nadruk gelegd op de regels voor het compenseren van verhard oppervlak. Daarmee wordt ten onrechte de indruk gewekt dat dit de enige relevante regel uit de Keur voor deze ontwikkeling is. Dat is niet het geval, andere verboden zijn ook (of zelfs meer) relevant. Ik adviseer het stukje tekst iets algemener te houden. In de waterparagraaf (doc.nr. 177837, versie 30 november 2012) vind je op pag. 2/3 een voorbeeld stukje tekst.
- In de paragrafen 15.2.9 en 15.2.10 worden het waterplan Amsterdam en de Nota Vaarwater op orde beschreven. Deze zijn niet meer vigerend. Waternet adviseert deze paragrafen weg te laten.

Beantwoording

De toelichting is op bovenstaande punten aangepast.

Bureau Monumenten en Archeologie(BMA) bij brief van 10 januari 2013

BMA stelt vast dat de archeologische waarden voldoende geborgd zijn in het concept ontwerpplan. Ten aanzien van de bovengrondse cultuurhistorische waarden verzoekt BMA om tekstuele wijzigingen aan te brengen in de paragrafen 10.3.3 en 10.4.2.

Beantwoording

De paragrafen zijn conform het voorstel van BMA aangepast.

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB), bij brief van 29 januari 2013

Het CNB verzoekt op te nemen in hoofdstuk 15 van de toelichting dat het CNB nautisch beheerder is van het IJ. Tevens merkt het CNB op dat naast de Verordening op het binnenwater, de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 (RHN 2012) en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 (HrN 2012) van toepassing zijn binnen het plangebied.

In de tweede plaats merkt CNB op dat in de planregels bebouwing in en/of langs het IJ wordt toegestaan binnen de bestemming 'Horeca', 'Verkeer-1' en 'Water'. Voor bouwen langs en in het IJ gelden volgens CNB de 'Richtlijnen vaarwegen 2011' In deze 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 (o.a. beperking scheeps-en walradar, verstoren zichtlijnen, wind- en schaduweffecten, aanvaarrisico).

Het CNB verzoekt daarom, om beperkingen ten aanzien van bouwen langs de vaarweg (inclusief realisatie van een terras) op te nemen en de 'Richtlijnen vaarwegen 2011' op te nemen in de planregels. Tevens verzoekt het CNB in de regels op te nemen dat bij voorgenomen bouwplannen in en/of langs het IJ van tevoren wordt overlegd met het CNB voor de precieze situering, omvang en hoogte van bouwwerken.

Ten derde merkt CNB op dat ter plaatse van het Waterplein Oost op de verbeelding een steiger ingetekend. Deze steiger is naar het oordeel van CNB te lang. Als er aan de De Ruyterkade Oost een riviercruiseschip is afgemeerd, is het bij steiger niet mogelijk om veilig af te meren aan Waterplein Oost. Het CNB verzoekt de lengte van het bestemmingsvlak voor deze steiger in te korten met 25 meter.

Stationseiland (vastgesteld)

Beantwoording

De eerste opmerkingen over de toelichting zijn verwerkt.

Ten aanzien van de ten tweede gemaakte opmerkingen zijn de toelichting, de planregels en de verbeelding aangepast aan de Richtlijn Vaarwegen 2011. Inhoudende dat er op de verbeelding een vrijwaringszone- vaarweg van 15 meter is opgenomen. In de planregels is bij de artikelen Horeca, Verkeer -1 en Water nadere eisen opgenomen. Het verzoek is derhalve verwerkt.

Naar aanleiding van de reactie is de steiger met 25 meter ingekort en aangepast aan de lengte van de steiger in het vigerende bestemmingsplan.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, bij email van 28 januari 2013

De omgevingsdienst heeft de volgende opmerkingen of vragen over het plan.

De definitie van 'bouwwerk' (p. 95) wijkt af van de gangbare definitie in de jurisprudentie (nl: 'elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren'). Is dat een bewuste keus? Anders zou ik de standaarddefinitie gebruiken, die omvat ook indirect met de grond verbonden bouwwerken (en bevat niet het criterium 'duurzaam').

Waarom staan in artikel 4.3.1, c en d, van de voorschriften bouwverplichtingen ('dient') onder het kopje 'Toegestaan gebruik'? Mij is niet helemaal duidelijk voor wie en wanneer deze verplichtingen nu precies gelden. Is het niet gewoon de bedoeling om alleen een mogelijkheid te bieden een fiets- en voetgangersverbinding te realiseren? Dan zou er 'kan' moeten staan i.p.v. 'dient'.

Artikel 13.2 van de voorschriften (verplichting welstandsavies): dit volgt toch al uit de Wabo (artikel 2.10)? Of is het de bedoeling dat het ook voor tijdelijke bouwwerken geldt?

Artikel 15 en 17 van de voorschriften overlappen gedeeltelijk (bijv. artikel 15, lid c en artikel 17, lid 4). Ik zou daarnaast lid 4 en lid 6 van artikel 17 samenvoegen (en dan beginnen met 'een overschrijding van de toegestane maximale bouwhoogte met ten hoogste 2 meter' en daarna aangeven voor welke bouwwerken een overschrijding van 3 meter is toegestaan.

In artikel 17 (er staat overigens 'a.', maar er volgt geen 'b.'), lid 3, van de voorschriften zou ik de tekst 'worden toegestaan' weglaten (het is namelijk een discretionaire bevoegdheid - zoals ook blijkt uit de aanhef van artikel 17 - en geen verplichting).

Op p. 52 van de toelichting staat een kaartje met monumenten. Gebouw 'De Oost' ontbreekt hier nog op.

De getallen in het driehoekje dat het maximale bruto vloeropp. aangeeft op de locatie van het NACO-gebouw zijn niet heel goed leesbaar. Op de plankaart is (voor mij) moeilijk te zien waar de bestemming 'ondergronds railtracé' nu precies geldt.

Is het een bewuste keus geweest om de tijdelijke bouwwerken (bijv. informatiecentrum N/Zijn en andere tijdelijke bouwwerken t.b.v. de bouw van de N/Zijn) rond het CS niet mee te nemen in dit bestemmingsplan?

Op de plankaart lijken de tijdelijke busplatforms in het Open Havenfront niet als tijdelijke bouwwerken

aangeduid, maar onderdeel te zijn van de bestemming "Verkeersareaal". Zijn ze nu als definitieve bouwwerken bestemd?

Klopt het dat de steigers haaks op de De Ruyterkade (vingerpieren) niet meer worden gerealiseerd?

Beantwoording

De definitie 'bouwwerk' die in artikel 1 onder de begrippen staat, is het standaardbegrip uit de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). Daar kan op dit moment niet van worden afgeweken. (Bij afwijking van standaarden ontstaan software technische problemen.) Naar aanleiding van de ontstane afwijkende tekst op grond van jurisprudentie is doorgegeven, maar of en wanneer de SVBP daarop wordt aangepast is onbekend.

De tweede opmerking aangaande de verplichte onderdoorgangen voor fietsverkeer en fiets-, voetgangersverkeer in artikel 4.3.1, c en d van de planregels is terecht. De bedoeling is de voorzieningen verplicht te stellen (net als in het vigerende bestemmingsplan). De realisatie is echter niet via het bestemmingsplan af te dwingen. Het bestemmingsplan kan wel de mogelijkheid scheppen de (verplichte) voorzieningen te realiseren.

De derde opmerking over artikel 13.2 van de planregels is terecht en heeft geleid tot aanpassing van de tekst.

De opmaak van de artikelen 15 en 17 is aangepast.

Op de kaart met monumenten op pagina 52 staat het gebouw de Oost, ook wel het Postzakkegebouw genoemd, wel aangegeven als orde 2. De kaart is derhalve niet aangepast.

De opmerkingen over de verbeelding, voor wat betreft het maximum brutovloeroppervlakte en het ondergronds railtracé, zijn voor kennisgeving aangenomen. Door de huidige regelgeving ten aanzien van digitale plannen en vele verplichte koppelingen van tekst naar verbeelding kan het zijn dat de analoge kaart zo druk belegd is met aanduidingen dat deze slecht leesbaar is. Echter op de digitale verbeelding, welke leidend is, is duidelijk wat het brutovloeroppervlakte is en waar het ondergrondse railtracé exact is gesitueerd.

De tijdelijke bouwwerken zijn inderdaad niet meegenomen in het bestemmingsplan. Ervan uitgaande dat ze tijdelijk zijn en we geen signalen hebben ontvangen dat ze - of een aantal daarvan - definitief bedoeld zijn.

De tijdelijke busplatforms in het Open Havenfront zijn om dezelfde reden niet als definitief bestemd.

De vingerpielen haaks op de De Ruyterkade zullen niet meer worden gerealiseerd en zijn daarom niet in dit bestemmingsplan opgenomen.

NS Stations, bij brief van 1 maart 2013

NS Stations mist de terrassen en horecagelegenheden die in het Masterplan 2005 tussen de gevel en de stijpunten van de metro wel waren opgenomen. NS stations verzoekt dit alsnog mogelijk te maken in het bestemmingplan.

Beantwoording

Ondanks dat de reactie van NS Stations veel te laat is binnengekomen zal hieronder toch worden

Stationseiland (vastgesteld)

ingegaan op de reactie.

Het voorliggende plan is conserverend van aard. Voor het Stationsplein geldt dat hetzelfde wordt mogelijk gemaakt als in het vigerende bestemmingsplan, waardoor er geen horeca en terras is toegestaan tussen de gevel en de metrostijgpunten. In 2001 is er een stedenbouwkundig programma van eisen vastgesteld door de gemeenteraad, welke is uitgewerkt in een Masterplan in 2005 en in het Ontwerpboek Stationseiland - Prins Hendrikkade dat op 14 maart 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld.

In het Masterplan is een ontwerp gemaakt van de buitenruimte waarbij een terraszone tussen de gevel en de metrostijgpunten staat aangegeven en 73 m² horeca grotendeels gesitueerd is in het Stationsgebouw. In het recent vastgestelde Ontwerpboek Stationseiland-Prins Hendrikkade zijn deze horecagelegenheden en de terraszone niet meegenomen.

De reden hiervan is dat het Stationsplein valt onder het beschermd stadsgezicht, waarbij zo terughoudend mogelijk moet worden opgetreden. De uitbreidingen van het Stationsgebouw ten behoeve van horeca passen niet binnen het beschermd stadsgezicht. Daarnaast wil men precedentwerking voorkomen. Het is niet toegestaan om ambulante handel, zoals hotdogs, ijs en bloemen, te bedrijven op het Stationsplein. Met oog op de veiligheid is het tevens niet gewenst om grote groepen drinkende mensen op het Stationseiland te hebben.

