



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Oosterdok midden

bestemmingsplan

toelichting



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 2-10-2013, NR. 183 / 739
DE RAADSGRIFFIER,

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing	7
1.3	Geldend planologisch kader	8
1.4	Bevoegdheden	8
1.5	Crisis- en herstelwet	9
1.6	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Beschrijving plangebied	11
2.1	Geschiedenis van het plangebied	11
2.2	Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Europees beleid	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Regionaal beleid	19
3.5	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Archeologie & cultuurhistorie	25
4.1	Algemeen	25
4.2	Regelgeving	25
4.3	Resultaten onderzoeken	26
4.4	Conclusie	28
Hoofdstuk 5	Bodem	31
5.1	Algemeen	31
5.2	Regelgeving	31
5.3	Resultaten onderzoek	32
5.4	Conclusie	34
Hoofdstuk 6	Duurzaamheid	35
6.1	Algemeen	35
6.2	Regelgeving	35
6.3	Specifiek plan/project	36
Hoofdstuk 7	Externe veiligheid	37
7.1	Algemeen	37
7.2	Regelgeving	37
7.3	Resultaten onderzoek	41
7.4	Conclusie	44
Hoofdstuk 8	Geluid	45
8.1	Algemeen	45
8.2	Regelgeving	45
8.3	Resultaten onderzoeken	47
8.4	Conclusie	49

Hoofdstuk 9	Luchthavenindelingsbesluit	51
Hoofdstuk 10	Luchtkwaliteit	53
10.1	Algemeen	53
10.2	Regelgeving	53
10.3	Resultaten onderzoek	55
10.4	Conclusie	56
Hoofdstuk 11	M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht	57
11.1	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	57
Hoofdstuk 12	Milieuhinder bedrijvigheid	59
12.1	Algemeen	59
12.2	Resultaten onderzoek	59
12.3	Conclusie	59
Hoofdstuk 13	Natuur en Landschap	61
13.1	Algemeen	61
13.2	Regelgeving	61
13.3	Resultaten onderzoeken	62
13.4	Conclusie	63
Hoofdstuk 14	Verkeer en parkeren	65
14.1	Algemeen	65
14.2	Regelgeving	65
14.3	Verkeersstructuur	66
14.4	Autoverkeer	66
14.5	Openbaar vervoer	66
14.6	Langzaam verkeer	66
14.7	Parkeren	67
14.8	Resultaten onderzoek	68
Hoofdstuk 15	Water	69
15.1	Algemeen	69
15.2	Regelgeving	69
15.3	Resultaat onderzoek (watertoets)	71
15.4	Conclusie	73
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	75
16.1	Inleiding	75
16.2	Regels en bestemmingen	75
16.3	Digitaal raadpleegbaar plan	79
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	81
17.1	Economische uitvoerbaarheid	81
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	83
18.1	Overleg met instanties (artikel 3.1.1 Bro-overleg)	83
18.2	Ontwerpbestemmingsplan	84

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok midden bestaat uit een gedeelte van de Prins Hendrikkade en het Oosterdok. De Prins Hendrikkade maakt onderdeel uit van het grootstedelijk gebied de zuidelijke IJever. De intentie van de zuidelijke IJever is Amsterdam weer met het IJ te verbinden.

Een belangrijke schakel tussen de binnenstad en het IJ is het Oosterdok. Het Oosterdok wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijk grootstedelijk waterplein. Dit 'blauwe Museumplein' herbergt inmiddels het Scheepvaartmuseum, NEMO, de openbare bibliotheek en het conservatorium. Naast deze publieke gebouwen wordt ook de openbare ruimte ingericht als publiekstrekker, namelijk rond het water wordt een publieke wandelpromenade aangelegd. Er wordt gewerkt aan plannen om ook het water zelf beter beleef- en ervaarbaar te maken en dit te activeren met evenementen.

Om een aantal redenen is het gewenst en zelfs noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Oosterdok midden op te stellen, namelijk:

- voor het plangebied geldt op dit moment geen bestemmingsplan en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vereist digitale en actuele bestemmingsplan, waardoor een (nieuw) bestemmingsplan noodzakelijk is;
- het plangebied maakt deel uit van het gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht en mede ten gevolge hiervan geldt een aanhoudingsplicht voor alle aanvragen om een omgevingsvergunning totdat een ontwerpbestemmingsplan is opgesteld waarin de beschermde status nader is geregeld.

Het voorliggende bestemmingsplan Oosterdok midden is in hoofdzaak een conserverend bestemmingsplan, het legt namelijk de bestaande situatie vast. Globaal betekent dit dat wat vergund is, positief wordt bestemd en voor het overige de bestaande situatie wordt vastgelegd.

Dit bestemmingsplan heeft geenszins tot doel om een eindsituatie vast te leggen maar veeleer een planologisch-juridisch kader dat als vertrekpunt moet worden beschouwd.

1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok midden valt in het gebied Oosterdok. Het Oosterdok wordt in grove lijnen begrensd door de kade van het Oosterdokseiland aan de noordzijde van het Oosterdok, de Prins Hendrikkade aan de zuidkant, het Centraal Station aan de westkant en het Scheepvaartmuseum, Marine Etablissement Amsterdam en Dijksgracht aan de oostzijde.

Het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok midden ligt tussen het oostelijke en westelijke gedeelte van het Oosterdok in. Vanwege de uiteenlopende ontwikkelingen zowel in tijd als in programma is besloten om niet één maar meerdere bestemmingsplannen op te stellen. In 2001 is het bestemmingsplan Oosterdokseiland vastgesteld en in 2012 is het bestemmingsplan Oosterdok oost (NEMO-pier) vastgesteld. Naar verwachting wordt voor het einde van 2013 het bestemmingsplan Oosterdok west vastgesteld.



ligging plangebied bestemmingsplan Oosterdok midden



begrenzing plangebied bestemmingsplan Oosterdok midden

Het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok midden wordt als volgt globaal begrensd:

- noorden: door het water van het Oosterdok;
- oosten: door het water van het Oosterdok, grenzend aan het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok oost (NEMO-pier);
- zuiden: door de Prins Hendrikkade;
- westen: door het water van het Oosterdok, grenzend aan het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok west.

Het deel van de Prins Hendrikkade tot aan de IJ-tunnel maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

1.3 Geldend planologisch kader

Zoals eerder opgemerkt geldt voor het plangebied tot op heden geen bestemmingsplan. Dit betekent dat de Bouwverordening voor dit gebied van kracht is. Het bestemmingsplan Oosterdok midden vervangt de Bouwverordening voor de gronden die binnen de grens van dit bestemmingsplan gelegen zijn.

1.4 Bevoegdheden

De gemeenteraad heeft bij besluit van 26 januari 1994, no. 34, de Verordening op de Stadsdelen vastgesteld. Bij deze verordening is onder meer de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen aan de stadsdelen overgedragen met uitzondering van de gebieden die zijn aangewezen als grootstedelijk gebied.

De Zuidelijke IJoever - waar het Oosterdok deel van uitmaakt - is op 17 juni 2004 door de gemeenteraad aangewezen als grootstedelijk gebied. Op 6 mei 2008 is de Zuidelijke IJoever tevens aangewezen als zogenaamd coalitiegebied. In de coalitie werken de Centrale Stad en het stadsdeel Centrum samen aan de herontwikkeling van de Zuidelijke IJoever. Aangezien dit een complex en uniek gebied is, vraagt dit om een eenduidige bevoegdhedenverdeling en daarom is besloten dat onder meer de bevoegdheden op grond van de Wro bij de Centrale Stad blijven.

1.5 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet niet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

1.6 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 plangebied. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis als ook wordt een beschrijving gegeven van de bestaande functies in het plangebied. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid van Europa, het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio en de gemeente Amsterdam.

In hoofdstuk 4 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. Daarna wordt in hoofdstuk 16 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 Beschrijving plangebied

2.1 Geschiedenis van het plangebied

De Prins Hendrikkade vindt zijn oorsprong in de gouden eeuw. Het deel van de Prins Hendrikkade vlakbij het Amsterdam Centraal Station (CS) is zelfs nog ouder. Op dat oudste gedeelte bevindt zich de Schreierstoren, gebouwd in 1487. De Schreierstoren is een verdedigingstoren en maakte deel uit van de stadsmuur. Het is het oudste niet-kerkelijke monument van de gemeente Amsterdam en is de enige behouden verdedigingstoren.

Voorafgaand aan de verdere aanleg van de Prins Hendrikkade maakte de stadsmuur ter plaatse van de Schreierstoren een scherpe bocht. Die scherpe hoek - '*schray*' in oud Nederlands - bepaalde de naam van deze toren. Deze scherpe hoek is rond 1960 met de aanleg van de 6-baans '*snelweg*' verdwenen. Herstel van deze hoek, deze prachtige articulatie van de ruimte, is uitgangspunt.

De Prins Hendrikkade is een recente benaming voor deze kade. Daarvoor heette de kades in dit plangebied '*de Buitenkant*' en '*het Kamperhoofd*'. Deze namen geven veel beter aan, dat de kade geen gewone gracht is maar een waterfront waarbij de gebouwen fier aan groot water staan: de opgave vanuit het eerder genoemde SP.



open Havenfront in het IJ, ziende op het voormalige Kamperhoofd en op de Schreierstoren (foto 21 uit het album van W.J.R. Dreesmann)



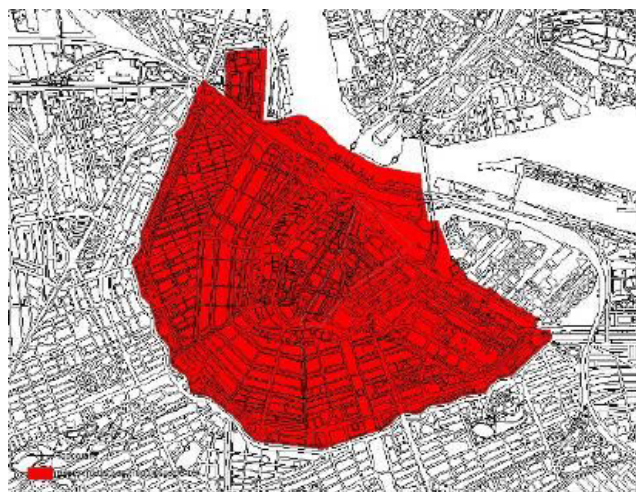
Prins Hendrikkade met de Schreierstoren, Oude Kerk en St. Nicolaaskerk gezien vanaf het Oosterdok

Met de opkomst van de auto in de jaren 60 van de 20^{ste} eeuw kreeg de Prins Hendrikkade een belangrijke functie voor het gemotoriseerd verkeer. Over de Prins Hendrikkade zijn 6 rijbanen van asfalt aangelegd. Met name de bussen die tussen IJtunnel en Amsterdam CS razen, stoten veel lawaai en stank uit. De eens zo rijke Prins Hendrikkade is met 6 rijbanen en een grote hoeveelheid streekbussen geworden tot een waar '*verkeersriool*'. De verkeersbewegingen en het asfalt dringen de prachtige panden naar de achtergrond en verstoren de relatie tussen de stad en het water.

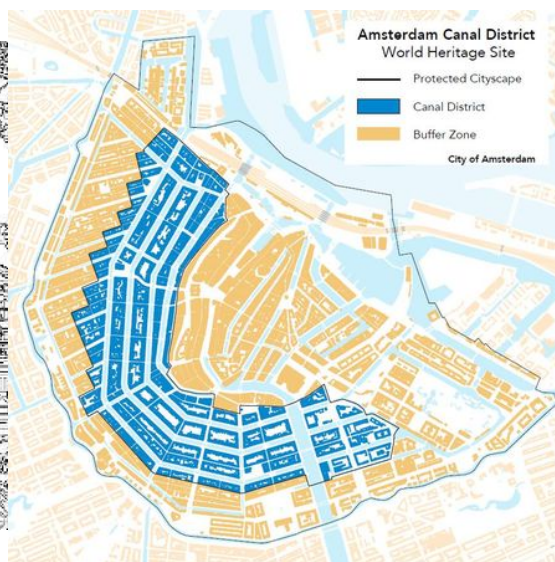
2.1.1 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

2.1.1.1 Beschermd stadsgezicht

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. Het gehele plangebied ligt binnen het gebied dat aangewezen is als beschermd stadsgezicht. De gevolgen van deze aanwijzing voor de regels van dit bestemmingsplan worden uitgelegd in hoofdstuk 4.



begrenzing beschermd stadsgezicht in het rood



werelderfgoed grachtengordel - kernzone (blauw) en bufferzone (geel)

2.1.1.2 UNESCO Werelderfgoed

Op 31 juli 2010 is de Amsterdamse grachtengordel op de lijst van Werelderfgoed geplaatst. 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 17^{de} eeuwse grachtengordel vormt het kerngebied (de 'property') van het gebied dat is aangewezen als Werelderfgoed. De bouwblokken tussen de Amstel, Nieuwe Herengracht, Plantage Muidersgracht en Nieuwe Prinsengracht behoren tot deze kernzone. 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 gehele plangebied ligt binnen het gebied dat aangewezen is als bufferzone.

Het gevolg van de plaatsing is dat de gemeente de 'outstanding universal values' van het kerngebied beschermt. Het beschermen van deze waarden betekent behoud van de historische uniciteit van de grachtengordel als stedenbouwkundig en cultuurhistorisch complex. 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. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

2.1.1.3 Monumenten

Binnen het plangebied bevinden zich geen monumenten.

2.2 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

2.2.1 Water

Vanuit de historie is het water onlosmakelijk aan de stad verbonden. Dit is de kracht van het gebied. Vanaf de kades kan goed teruggekeken worden op het historische centrum van Amsterdam. Het is dan ook van groot belang om het zicht op en over het water te waarborgen. Er moet voor gewaakt worden dat de ruimten langs de kades niet dichtslibben met allerlei steigers, boten of functies die geen relatie hebben met het watergebonden karakter van het (plan)gebied. Het water heeft diverse functies zoals een recreatieve, toeristische, transport-, woon- en werkfunctie.

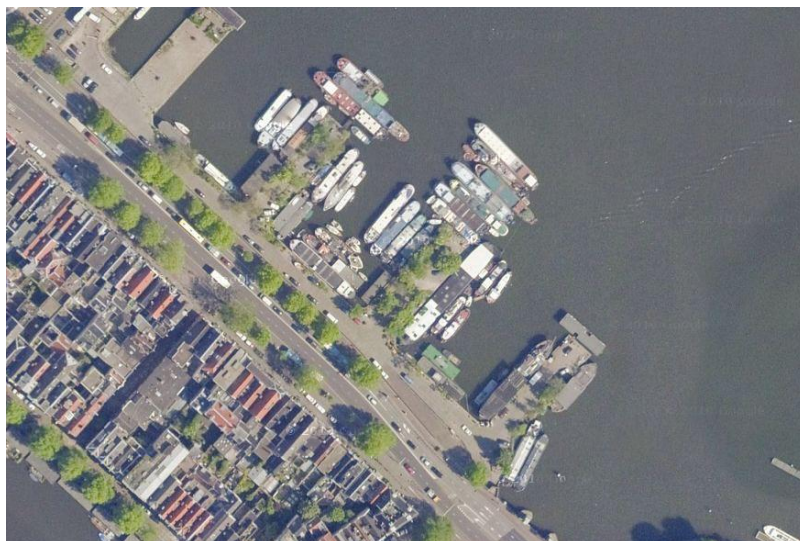


water Oosterdok

2.2.2 Woonboten en pieren

In het plangebied zijn 39 ligplaatsen aanwezig die worden ingenomen door woonboten. Sommige boten liggen dubbel, zodat over een andere boot gelopen moet worden om ze te bereiken. De openbare ruimte rondom de woonboten lijkt in een aantal gevallen geprivatiseerd doordat er hekwerken en opstallen zijn geplaatst. De openbare ruimte wordt vaak als berging en als tuin gebruikt.

De pieren zijn betonnen tafels waarop, in een dunne laag zand, kinderkoppen zijn gelegd. Veel kinderkoppen liggen los, omdat de wortels van struiken tussen de kinderkoppen en de betonnen ondergrond kruipen.



woonboten en pieren

2.2.3 Lage kade

De lage kade met pieren is een van de laatste authentiek ingerichte havengebieden van Amsterdam. Het gehele maaiveld is ingericht met kinderkoppen van Zweeds handgekapt graniet. Ook de dekstenen, bolders en kades zijn origineel. Verder staan er diverse keten en nutskasten opgesteld en wordt er geparkeerd.



lage kade

In het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok west en het voorliggende bestemmingsplan zijn op de lage kade en het touringcarplatform circa 86 parkeerplaatsen voor auto's en 34 parkeerplaatsen voor touringcars aanwezig. Door de sloop van het touringcarplatform verdwijnt een deel van de parkeerplaatsen in het plangebied. Op de lage kade worden circa 35 parkeervakken teruggebracht.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

3.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatische milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze Europese Kaderrichtlijn Water moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband wordt verwezen naar het Nationaal Bestuursakkoord Water, dat op 25 juni 2008 in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van deze richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden. Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie hoofdstuk 15) uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

3.1.2 Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (herzien) - Valletta, 16 januari 1992 (Verdrag van Malta)

Dit is een verdrag van de Raad van Europa. Het Verdrag van Malta geeft aan dat archeologische vindplaatsen in de bodem behouden moeten blijven (behoud in situ) door het nemen van planologische maatregelen. Ontwikkelaars, planologen, stedenbouwkundigen en archeologen zullen in de plannen die zij ontwikkelen de archeologische waarden in de bodem moeten ontzien. De overheid dient ervoor zorg te dragen dat archeologische vindplaatsen op kaarten worden aangegeven zodat ze zichtbaar zijn en er bij het opstellen van bouwplannen en ruimtelijke ordeningsplannen rekening mee kan worden gehouden. Is behoud in situ niet mogelijk, dan zullen de vindplaatsen door middel van een archeologische opgraving moeten worden veiliggesteld (behoud ex situ). Ten aanzien van de financiering geldt het principe van 'de verstoorder betaalt', wat betekent dat degene die het initiatief neemt tot een bodemverstorende activiteit de kosten van archeologisch (voor)onderzoek dient te vergoeden. Tevens dient de verstoorder tijd beschikbaar te stellen voor een (voor)onderzoek. Voor het plangebied is een verkennend bureauonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn vertaald in het bestemmingsplan. Hierdoor is dit bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;

- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zal de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en ook bevat het Barro minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat met dit bestemmingsplan de bestaande situatie wordt vastgelegd. In deze zin worden er geen nieuwe bestemmingen toegestaan anders dan reeds op grond van de Bouwverordening is toegestaan. In hoofdstuk 2.2 wordt hier nader op ingegaan. Voor het overige is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

Per 1 oktober 2012 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, tweede lid, 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.

Artikel 3.1.6, tweede lid, Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke

ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld."

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Het voorliggende bestemmingsplan legt de bestaande (vergunde) situatie vast. Het voorliggende bestemmingsplan voegt in die zin geen nieuwe functies toe. Het plangebied is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. In hoofdstuk 2.2 van dit bestemmingsplan wordt nader ingegaan op de bestaande functies in het plangebied.

3.2.2 Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van dit plan zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn. In hoofdstuk 10 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.2.3 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 21^{ste} eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht 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.

Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie hoofdstuk 15) uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en 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 hoog stedelijke 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. De drie hoofdbelangen zijn:

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.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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 Wro is het streekplan als beleidsdocument en het 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 provinciaal planbeleid 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 Gedeputeerde Staten (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.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Daarnaast zijn in de bijlage toetsingskader voor de toepassing van regels opgenomen. Het voorliggende plan is in overeenstemming met de PRVS nu het gericht is op de bundeling van activiteiten met de vereiste ruimtelijke kwaliteit en bundeling.

3.3.3 Beleid Externe Veiligheid

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.

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de externe veiligheidsaspecten.

3.3.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 unaniem het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Noord-Holland is een waterrijke provincie omringd door Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik vraagt om een goed waterbeheer. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. Provinciale Staten hebben in het Waterplan twee speerpunten geformuleerd, namelijk de versterking van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de economische kant van water. In hoofdstuk 15 wordt nader ingegaan op het water als zodanig.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. In hoofdstuk 14 wordt meer concreet ingegaan op de bereikbaarheid.

3.4.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit december 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. In hoofdstuk 14 wordt meer concreet ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren.

3.4.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) van december 2006 is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordmeulgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen. In hoofdstuk 10 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.4.4 Keur AGV

De Keur (2011) is een belangrijk instrument voor het hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden. De Keur kent verboden en geboden voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. In het Keurbesluit Vrijstellingen heeft Amstel, Gooi en Vecht (AGV) beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan, zonder dat een Keurvergunning nodig is. Dit scheelt administratief werk voor burgers en organisaties. Vaak geldt wel een meldplicht. Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en die niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling kunnen initiatiefnemers een vergunning aanvragen bij AGV.

3.4.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) schrijft voor dat in 2015 de chemische en ecologische doelen in grotere wateren (waterlichamen) gehaald moeten zijn. Met goede motivatie is eventuele uitloop hiervoor mogelijk tot 2021 of 2027. Indien noodzakelijk is het mogelijk om de doelen in 2021 te verlagen wanneer blijkt dat deze niet haalbaar of betaalbaar (realistisch) zijn.

AGV, provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat, terreinbeheerders en ook boeren doen al veel aan de verbetering van de ecologische en chemische kwaliteit. Maar er is nog het nodige te doen de komende jaren. Dit blijkt onder meer uit de resultaten van het meetprogramma dat in 2006 is uitgevoerd; de huidige chemische en ecologische toestand is nog niet in overeenstemming met de doelen.

De implementatie van de KRW is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. De KRW gaat uit van een aanpak op het niveau van internationale stroomgebieden. Nederland valt binnen 4 stroomgebieden: de Eems, de Rijn, de Maas en de Schelde. Het beheergebied van AGV valt binnen het stroomgebied van de Rijn-Delta, en wel binnen het deelstroomgebied Rijn-West. Daarbinnen zijn 8 waterschappen, 5 directies van Rijkswaterstaat, 5 provincies en 200 gemeenten actief. Binnen Rijn-West verband is een KRW-organisatie opgezet waarin al deze partijen deelnemen. Hierin is een aanpak in de stappen afgesproken, die ook voor AGV leidend is. De overheden hebben afgesproken dat de waterschappen een trekkersrol hebben in het gebiedsproces en voor de rapportage over de maatregelen voor het KRW-deel dat betrekking heeft op oppervlaktewater. In 2005 is AGV begonnen met de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen, een globale verkenning van doelen, maatregelen en kosten en de uitvoering van het monitoringprogramma. In 2007 en 2008 volgde de detailuitwerking van doelen, maatregelen en kosten per oppervlaktewaterlichaam. Dit heeft geleid tot een aantal resultaten, die deels worden vastgelegd in Waterplannen van de provincies en deels in dit KRW-deel van het Waterbeheerplan van AGV. Het bestemmingsplan is met in achtneming van het waterbeheerplan AGV opgesteld.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam'

Economisch sterk, duurzaam, goed wonen en werken, veel ruimte voor groen Amsterdam. De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad en daarmee het toekomstbeeld voor de stad.

De Structuurvisie heeft een stad voor ogen waar het goed toeven is, met voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. Er komen 70.000 woningen bij, aan de Zuidas, de IJeuvers op het Zeeburgereiland en in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Ook in de Coen- en Vlothaven komen woningen, maar de havenbedrijven worden voor de stad behouden. Andere belangrijke onderdelen van de visie op de metropool zijn:

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring sluiten over Noord (ontsluiten IJeuvers);
- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

3.5.2 Archeologiebeleid Amsterdam

Op grond van het Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988 dient bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan een nadere waardestelling van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een (verkenkend) bureauonderzoek plaats te vinden. 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.

De vrijstellingsdrempels voor archeologisch vervolgonderzoek berusten op een combinatie van de specifieke cultuurhistorische/archeologische waarden, de oppervlakte van het te ontwikkelen terrein en de diepten van de bodemingreep. Hoe hoger de archeologische verwachting, des te kleiner een gebied is waaraan een vergunning is gekoppeld. Binnen de huidige situatie gelden in Amsterdam dertien beleidsvarianten:

1. gebieden met bekende archeologische waarden. Hier is bij elke bodemingreep ongeacht de omvang of diepte archeologisch onderzoek noodzakelijk;
2. bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Hier is bij bodemingrepen dieper dan 0,50 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 50 m² archeologisch veldonderzoek nodig;
3. gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog aanwezige historisch infrastructurele assen/in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. Deze gebieden zijn onbebouwd of de bebouwing dateert van vóór de 19^{de} eeuw. Bij bodemingrepen dieper dan 0,50 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 100 m² is archeologisch onderzoek nodig;
4. bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog in het landschap zichtbare historisch infrastructurele assen/in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing dateert uit het einde van de 19^{de}
5. eeuw. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 1,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 100 m² archeologisch veldonderzoek noodzakelijk;
6. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting langs voormalige (overbouwde of opgehoogde) historisch infrastructurele assen/in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit de 20^{ste} eeuw. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 2,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 500 m² archeologisch veldonderzoek nodig;
7. onbebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de landelijke periferie van Amsterdam. Hier liggen archeologische vondsten dicht aan het oppervlak. Op sommige plaatsen zijn relevante archeologische lagen opgenomen in de bouwvoor. De bouwvoor heeft gemiddeld een diepte van 0,3 - 0,5 meter waaronder een eerste sporenvlak zichtbaar wordt. Daarom is bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 0,50 meter onder het maaiveld archeologisch veldonderzoek nodig;
8. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de voormalige (overbouwde of opgehoogde) landelijke periferie van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit het einde van de 19^{de} eeuw. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 1,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² archeologisch veldonderzoek noodzakelijk;
9. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de voormalige (overbouwde of opgehoogde) landelijke periferie van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit de 20^{ste} eeuw. Hier is archeologisch veldonderzoek nodig bij bodemingrepen dieper dan 2,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000 m²;
10. terreinen met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Hier is bij bodemingrepen dieper dan 3,00 meter + NAP en met een oppervlakte groter dan 500 m² archeologisch veldonderzoek nodig. De NAP maat is gebaseerd op het gemiddelde doorvaartprofiel;
11. gebieden met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn buiten het historische centrum van Amsterdam. Hier is archeologisch veldonderzoek nodig bij bodemingrepen dieper dan 3,00 meter + NAP en met een oppervlakte groter dan 10.000 m². De NAP maat is gebaseerd op het gemiddelde doorvaartprofiel.
12. gebieden met een lage archeologische verwachting die onder water in het IJ liggen, of die als haven in het IJ liggen of die van oorsprong een opgespoten eiland (bijvoorbeeld baggerdepots uit de 19^{de} eeuw of eilanden zoals IJburg) zijn. Bij bodemingrepen dieper dan 4,00 meter + NAP en met een

- oppervlakte groter dan 10.000 m² is archeologisch veldonderzoek nodig;
13. gebieden met een lage archeologische verwachting die in een droogmakerij liggen. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 5,00 meter onder het wateroppervlak en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² archeologisch veldonderzoek nodig;
 14. gebieden zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek of grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden voor bijvoorbeeld zware funderingen, kelders en dergelijke. Er geldt daarom een lage archeologische verwachting en derhalve een vrijstelling voor archeologisch onderzoek. Deze categorie plangebieden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

Voor de inpassing van archeologisch onderzoek in het proces van de ruimtelijke planvorming bestaat een standaard pakket van maatregelen waarvan de kwaliteitsnormen door het ministerie van OCW zijn opgesteld (KNA: Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie). De maatregelen gaan uit van een gefaseerde aanpak, zodat per plangebied, al naar gelang de locatie, de aard van de bodemingreep en de archeologische verwachting, een op maat gesneden programma kan worden opgesteld. Er is sprake van een gefaseerde aanpak waarbij een onderscheid gemaakt wordt in het Bureauonderzoek (BO), eventueel gevolgd door het Inventariserend Veldonderzoek (IVO) en de Archeologische Opgraving (AO) of een Archeologische Begeleiding (AB).

Het IVO is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een AO wordt uitgevoerd in geval er sprake is van een vindplaats met archeologische resten die volledig dienen te worden gedocumenteerd en geborgen. Een AB houdt in dat er geen apart archeologisch onderzoek plaatsvindt voorafgaand aan het bouwproces, maar dat de bouwgreep onder begeleiding van een archeoloog wordt uitgevoerd. Volgens de vigerende KNA voorschriften kan dit alleen in geval van uitzondering, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een beperkte bodemingreep op een gewaardeerd terrein of een AMK-terrein. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied verloren gaan zonder een archeologische opgraving. De wijze waarop de verschillende archeologische werkzaamheden worden uitgevoerd is afhankelijk van de bouwlocatie, de aard van de archeologische resten en de opzet van het civiel technische programma. Goede integratie van het archeologisch programma in het bouwproces is een belangrijke voorwaarde voor efficiëntie in de uitvoering. Indien een archeologische waardestelling in het kader van een bestemmingsplan geformuleerd wordt, zal hieruit pas een eventueel veldonderzoek voortkomen wanneer een aanvraag om een omgevingsvergunning in het kader van het betreffende bestemmingsplan ingediend worden. Voor alle veldonderzoeken is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgesteld. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. In het PvE wordt tevens beschreven of archeologische overblijfselen in de bodem bewaard kunnen blijven of dat opgraven van deze resten noodzakelijk is (selectiebesluit). Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het (laten) opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het plan. In hoofdstuk 4 wordt op dit aspect nader ingegaan.

Hoofdstuk 4 Archeologie & cultuurhistorie

4.1 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.

4.2 Regelgeving

4.2.1 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.

4.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 1 januari 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd waarbij onder meer artikel 3.1.6 vierde lid van het Bro is aangevuld. Deze wijziging houdt in dat een bestemmingsplan een paragraaf moet bevatten met 'een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden'.

Naast archeologische waarden zullen hiermee ook cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk moeten worden meegewogen bij de voorbereiding van bestemmingsplannen. Vergelijkbaar met de huidige regelgeving voor beschermde stads- en dorpsgezichten dient in ieder bestemmingsplan een afweging gemaakt te worden over de wijze waarop met de cultuurhistorische belangen wordt omgegaan.

Het opnemen van cultuurhistorie in het proces van de ruimtelijke ordening past binnen de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009. In lijn met de Belvédère-gedachte wordt in de beleidsbrief aangegeven dat het belang van cultuurhistorie vroegtijdig in het planproces moet worden ingebracht. Inzet is een meer generieke borging van cultuurhistorie vooraf in het proces van de ruimtelijke ordening, waarmee vermindering van sectorale regelgeving achteraf mogelijk is.

4.3 Resultaten onderzoeken

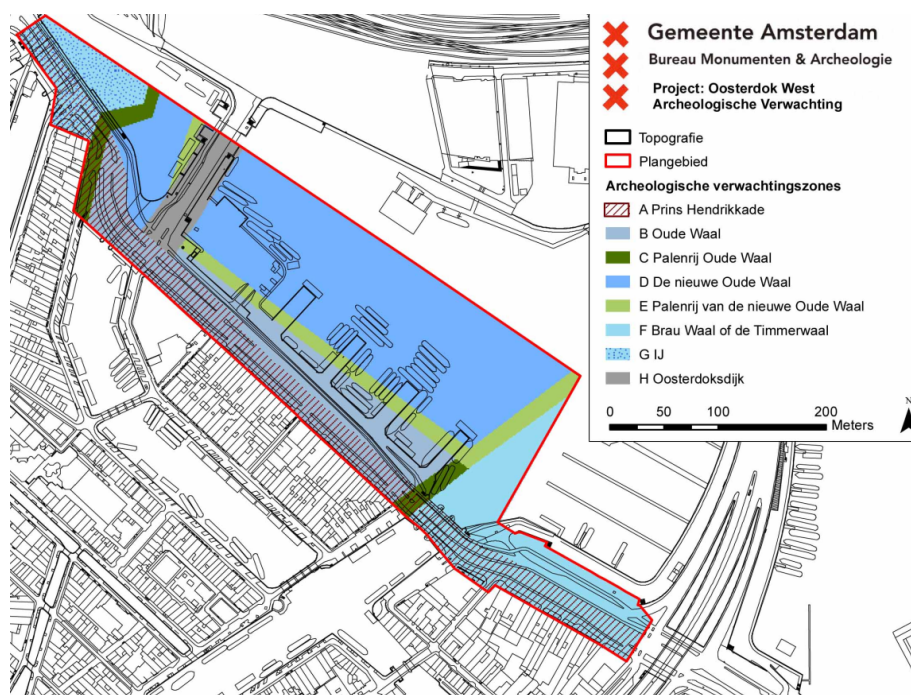
4.3.1 Archeologie

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van het Projectbureau Zuidelijke IJever een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Oosterdok midden. Het onderzoek is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd.

Het onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud c.q. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

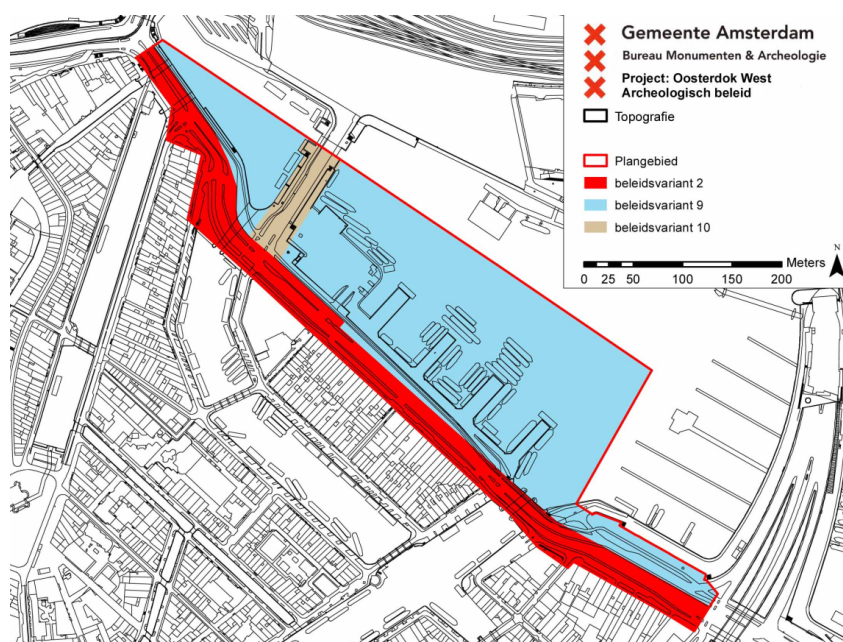
Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling van het plangebied. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied Oosterdok midden voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis als havengebied vanaf de 15^{de} eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied, waarbij 8 verschillende archeologische verwachtingszones op basis van cultuurhistorische informatie zijn te onderscheiden.



archeologische verwachtingszones op basis van cultuurhistorische informatie

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied Oosterdok midden voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis als havengebied vanaf de 15^{de} eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied.



archeologische beleidszones op basis van de archeologische verwachtingszones

De archeologische beleidskaart voor de plangebieden Oosterdok west en Oosterdok midden is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in de plangebieden. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop drie zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen. Voor het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok midden is één beleidsvariant van toepassing, namelijk:

- Beleidsvariant 10: (verwachtingszones B tot en met G)

Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² en minder diep dan 5 meter ÷ NAP.

4.3.2 Cultuurhistorie

BMA heeft een bureauonderzoek uitgevoerd naar cultuurhistorische waarden binnen de plangebieden Oosterdok west en Oosterdok midden. Het gehele onderzoek is als bijlage 3 bij deze toelichting opgenomen. Het onderzoek maakt onderscheid in fase I en fase II. Voor het voorliggende bestemmingsplan is fase II relevant. De conclusies met betrekking tot fase II zijn:

1. *Verminderen aantal rijstroken Prins Hendrikkade (2x2 rijstroken, 2 bus 2 auto) met middenberm. Creëren wandelboulevard.*

Een vermindering van verkeer op de Prins Hendrikkade is positief. Dit biedt de mogelijkheid de historische relatie tussen de bebouwing (waterfront) en het water weer enigszins te herstellen. Het plan voor de herinrichting van de kade tot wandelboulevard biedt mogelijkheden mits dit niet ten koste gaat van het industriële karakter van de voormalige handelskade.

2. *Aanleg dubbele bomenrij op hoge kade*

In de late 19^{de} eeuw was er een enkele bomenrij op de Prins Hendrikkade. Deze is verdwenen om meer ruimte te creëren voor verkeer. De kade werd in 1939 verbreed. Toen is er gekozen voor een talud met lage struikbegroeiing en gras. Toen de rijbaan aan het eind van de jaren zestig werd verbreed, ten koste van een deel van de lage kade, werd de hoge kade aan weerszijden voorzien van een enkele bomenrij. De aanwezigheid van bomen op de hoge kade past dus goed binnen de historische context van de plaats.

Bovenstaande conclusies hebben betrekking op fase II maar vallen voor wat betreft het voorliggende bestemmingsplan buiten het plangebied aangezien de Prins Hendrikkade en de bomen op de hoge kade. Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, maken zij geen deel uit van het plangebied.

4.4 Conclusie

4.4.1 Archeologie

Het voorliggende bureauonderzoek naar archeologische waarden is (mede) uitgevoerd voor het plangebied Oosterdok midden. De mogelijkheid dat in de grond aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwingrepen. Voor het voorliggende bestemmingsplan is één beleidszone (verwachtingszones B tot en met G) relevant. Bij deze zone geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² en minder diep dan 5 m ÷ NAP. Deze beleidszone is in de regels vertaald in de planregels met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen

archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

In het kader van archeologie zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

4.4.2 Cultuurhistorie

Het plangebied maakt deel uit van het beschermde stadsgezicht van rijkswege en daarom is de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie voor het gehele plangebied opgenomen.

Uit oogpunt van cultuurhistorie zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 5 Bodem

5.1 Algemeen

In het algemeen geldt dat verontreiniging van de bodem (grond en grondwater) moet worden voorkomen. Uitgangspunt is dat de bodem schoon is en dat dat zo moet blijven (zorgplicht). Voor vervuilde bodems geldt dat deze functiegericht en kostenefficiënt gesaneerd moeten worden. Voorwaarde is dat hierbij geen verspreiding van of ontoelaatbare blootstelling aan verontreiniging optreedt. De Wet bodembescherming geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor de stof geldende streefwaarde overschrijdt.

5.2 Regelgeving

5.2.1 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 (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.

5.2.2 Besluit Uniforme Saneringen

Op 14 februari 2006 is het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) in werking getreden. Deze landelijke uniforme regeling maakt het mogelijk eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden. Een sanering wordt via een standaard meldingsformulier aangemeld en binnen vijf weken kan gestart worden met saneren. Het gebruik van BUS is wel gebonden aan voorwaarden. De belangrijkste zijn:

- het betreft saneringen met open ontgravingen;
- in geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;
- de oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd.

Op 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit voor landbodem in werking getreden. Dit besluit vervangt de regels van het Bouwstoffenbesluit voor de toepassingen van grond. Voor de waterbodem is het besluit per 1 januari 2008 in werking getreden. Het besluit regelt de kwaliteitseisen die gesteld worden aan bodemintermediairs (kwalibo), de toepassing van bouwstoffen en de toepassing van grond en baggerspecie.

Het belangrijkste verschil met de eerdere regelgeving is het gebiedsgerichte karakter van het besluit. De functie van de ontvangende bodem bepaalt de kwaliteitseisen die worden gesteld aan de toe te passen grond/baggerspecie. Er worden drie functies onderscheiden: industrie, wonen en natuur. Hierbij blijft het standstill-principe van kracht, de toe te passen grond is gelijk of beter van kwaliteit in vergelijking met de ontvangende bodem. Ook worden gemeenten meer ruimte geboden om een eigen bodembeheer op te

stellen dat met gebiedseigen kenmerken rekening houdt.

Het Besluit bodemkwaliteit maakt het daarnaast mogelijk om een gebiedsgerichte aanpak toe te passen, waarmee lokale (water-)bodembeheerders zelf bodemkwaliteitsnormen kunnen vaststellen. Hiermee biedt het gebiedsspecifieke kader onder meer de mogelijkheid om de bestaande bodemkwaliteit te handhaven door strengere normen vast te stellen of in bijvoorbeeld verontreinigde gebieden minder strenge normen toe te passen (het saneringscriterium mag daarbij niet overschreden worden). Of om verontreinigde grond en baggerspecie toe te passen op plekken waar dit volgens het generieke kader niet mogelijk is. Zo kan worden gestuurd op het beschermingsniveau en de toepassingsmogelijkheden voor grond en baggerspecie binnen het beheergebied. Als randvoorwaarde geldt dat sprake moet zijn van standstill op gebiedsniveau.

5.2.3 Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodemsanering van de gemeente Amsterdam is verwoord in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Het hoofdonderwerp van deze nota is de beleidsmatige inbedding van het Afwegingsproces Saneringsdoelstelling. In navolging van de landelijke wet en regelgeving is de formele saneringsdoelstelling in de gemeente Amsterdam: functiegericht en kosteneffectief. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van zowel de rijksoverheid als de gemeente Amsterdam zijn het functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele verontreinigingen waarbij gebruik gemaakt kan worden van een stabiele eindsituatie te behalen binnen 30 jaar. Tevens zijn regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem opgenomen en wordt in de nota aandacht geschonken aan actief bodembeheer.

Het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering wordt binnen afzienbare termijn vervangen door een Nota bodembeheer. Deze is momenteel in voorbereiding.

5.3 Resultaten onderzoek

Conform de Wet bodembescherming dient nader onderzoek te worden verricht naar matige en sterke verontreinigingen. Op basis van nader onderzoek wordt de omvang van de verontreinigingen vastgesteld. Hiermee wordt bepaald of een saneringsnoodzaak aanwezig is en kan de eventuele aanwezigheid van actuele humane, ecologische en verspreidingsrisico's worden vastgesteld. In 2010 heeft Wareco ingenieurs een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor dit bestemmingsplan. Het gehele onderzoek is als bijlage 10 van deze toelichting bijgevoegd. Doel van het onderzoek is het vaststellen van de nulsituatie. Het onderzoek dient als onderlegger voor dit bestemmingsplan. Voor alle duidelijkheid wordt opgemerkt dat het bijgevoegde onderzoek niet alleen ziet op het plangebied van voorliggend bestemmingsplan maar ook op het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok west.

Uit beschikbare bodemgegevens (www.bodemloket.nl) blijkt dat op diverse locaties binnen het plangebied bodemonderzoeken zijn uitgevoerd.



uitsnede van plangebied uit het bodemloket

Aan het verkennend onderzoek is een vooronderzoek vooraf gegaan. Uit het vooronderzoek blijkt dat omdat het plangebied is gelegen in een gebied met een oud stedelijke ophooglaag, de locatie verdacht is op de aanwezigheid van zware metalen en PAK's met een heterogene verdeling. De resultaten van een onderzoek uit 2009 bevestigen dit echter niet. Ter plaatse van de Prins Hendrikkade worden maximaal lichte verontreinigingen aangetroffen. Omdat deze laag eind 19^{de} eeuw is aangebracht en de locatie volledig is bebouwd/verhard, is de locatie onverdacht met betrekking tot asbest.

Uit het verkennend onderzoek van de Prins Hendrikkade ten oosten van het busplatform blijkt dat op diverse plaatsen bodemverontreiniging aanwezig is. Hiermee zal bij eventuele bouwactiviteiten in het gebied rekening moeten worden gehouden door het verrichten van nadere bodemonderzoeken. Als grond moet worden afgevoerd, moet de kwaliteit van de grond analytisch worden vastgesteld om de afvoerbestemming te bepalen, één en ander conform het vigerende (sanerings)beleid.

Bij het uitgevoerde bodemonderzoek zijn ter plaatse van het trottoir aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade in de sterk puinhoudende grond matig tot sterk verhoogde gehalten aan lood en zink aangetroffen. Ter plaatse van de olietank is een sterke verontreiniging met minerale olie aangetroffen. Het grondwater is maximaal licht verontreinigd met barium. De overige onderzochte componenten in grond en grondwater zijn maximaal aangetroffen in licht verhoogde gehalten. Visueel is geen asbest aangetroffen. Op basis van de beschikbare gegevens wordt ingeschat dat de aangetroffen matige en sterke verontreinigingen met zware metalen samenhangen met de aangetroffen sterke puin-bijmengingen. De aangetroffen sterke verontreiniging met minerale olie is veroorzaakt door de aanwezige bovengrondse tank en is recent ontstaan. De baggerspecie in het bestemmingsplangebied Oosterdok is over het algemeen geclassificeerd als klasse B. De baggerspecie ten noorden (1B) van het busplatform is geclassificeerd als niet toepasbaar. Als de baggerspecie uit het westelijk deel van het oppervlaktewater vrijkomt, komt deze niet in aanmerking voor hergebruik. Met het uitgevoerde onderzoek is de nulsituatie vastgesteld.

Conform de Wet bodembescherming dient nader onderzoek te worden verricht naar matige en sterke verontreinigingen. Op basis van het nader onderzoek wordt de omvang van de verontreinigingen vastgesteld. Hiermee wordt bepaald of een saneringsnoodzaak aanwezig is en kan de eventuele aanwezigheid van actuele humane, ecologische en verspreidingsrisico's worden vastgesteld. De aangetroffen sterke verontreiniging ter plaatse van het trottoir aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade

met zware metalen betreft immobiele stoffen. Het huidige beleid van de gemeente Amsterdam is dat sanering van immobiele verontreinigingen niet noodzakelijk is, tenzij actuele humane risico's aanwezig zijn. Omdat bij het huidige gebruik geen sprake is van humane risico's, is bij ongewijzigd gebruik van de locatie nader onderzoek ter bepaling van de saneringsnoodzaak niet noodzakelijk. Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het bevoegd gezag (OD) ingelicht over de geconstateerde verontreiniging met minerale olie. Het betreft een 'nieuw geval' dat door de veroorzaker gesaneerd dient te worden.

Ter plaatse van de Oosterdoksdam is sprake van sterk verontreinigde grond. Voor het verwijderen van de dam zal een BUS-melding/saneringsplan noodzakelijk zijn. Aangezien voor de sloop gegraven zal worden is, voordat grondverzet zal plaatsvinden, een saneringsplan opgesteld. Aangezien de Oosterdoksdam buiten het plangebied ligt en om deze reden is voornoemde saneringsplan niet als bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd. De saneringswerkzaamheden worden uitgevoerd door een gecertificeerde aannemer en onder een daartoe gecertificeerde milieukundige begeleider.

5.4 Conclusie

Conform de Wet bodembescherming is nader onderzoek verricht naar matige en sterke verontreinigingen. Op basis van nader onderzoek is de omvang van de verontreinigingen vastgesteld. Hiermee is bepaald of een saneringsnoodzaak aanwezig is en is de eventuele aanwezigheid van actuele humane, ecologische en verspreidingsrisico's vastgesteld.

Voor het gehele onderzoek en conclusies wordt verwezen naar bijlage 10 van deze toelichting. Uit het onderzoek blijkt dat bij de geconstateerde verontreinigingen geen sprake is van onaanvaardbare (humane) risico's voor ecologie en er geen aanleiding bestaat om te saneren. In het kader van bodem zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 6 Duurzaamheid

6.1 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.

6.2 Regelgeving

6.2.1 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) bepaald, 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.

6.2.2 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.

6.2.2.1 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.

6.2.2.2 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.

6.3 Specifiek plan/project

Een belangrijk onderdeel in de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam' is het kiezen voor duurzame energie: wind, zon en warmtenet. Daarnaast moet in algemene zin duurzame kwaliteit zoals het vergroten van het wateroppervlak en het verbeteren van de luchtkwaliteit worden nagestreefd, maar denk hierbij ook aan:

- hergebruik kinderkoppen en dekzerken;
- het gebruik van duurzame materialen zoals gebakken klinkers, 'goed' asfalt, niet uitlogend FSC-hout;
- laag verlichtingsniveau voor fauna en voor minder energieverbruik;
- aansluiten woonschepen op riolering en
- groeiruimte voor beschermde flora.

Het gehele plangebied is gelegen binnen het aangewezen beschermde stadsgezicht. Dit kan beperkingen met zich mee brengen ten aanzien van het kiezen voor duurzame energie. Op grond van de huidige wetgeving kan momenteel in het gehele plangebied bijna niet vergunningsvrij gebouwd worden in van rijkswege beschermde stadsgezichten. Veelal zal een omgevingsvergunning vereist zijn om bijvoorbeeld voorzieningen voor duurzame energie in het plangebied te realiseren. De planregels zijn zodanig van opzet dat er ruimte is voor diverse gebruiks- en bouw mogelijkheden ten behoeve van de duurzaamheid zoals de realisering van koude/warmte-infrastructuur en de realisering van oplaadpunten ten behoeve van elektrisch vervoer. Het oprichten van zowel grootschalige windturbines is ingevolge het provinciaal beleid ten aanzien van windturbines niet toegestaan.

Hoofdstuk 7 Externe veiligheid

7.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Binnen externe veiligheid worden twee aspecten onderscheiden:

1. externe veiligheidsaspecten van inrichtingen en buisleidingen, transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het water;
2. vuurwerk- en munitie-opslag.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Inrichtingen

7.2.1.1 Besluit externe veiligheid inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is de normstelling gebaseerd op het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken.

Het Bevi bevat de normstelling op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen en richt zich daarbij op de aspecten vergunningverlening en ruimtelijke ordening. Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen.

Voor nieuwe situaties geldt voor het PR, op basis van de nota 'Omgaan met risico's', in principe een norm van 10^{-6} per jaar en voor bestaande situaties 10^{-5} per jaar. Voor het GR noemt deze nota als norm:

1. 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
2. 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
3. 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers;
4. enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

7.2.1.2 Besluit risico's zware ongevallen

Op 19 juli 1999 is het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999) in werking getreden als uitvoeringswet van de Seveso II richtlijn van de Europese Unie. Het Brzo 1999 stelt eisen aan het veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Doelstelling is het voorkomen en beperken van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Daartoe moeten bedrijven onder meer over een veiligheidsbeleid en een veiligheidsbeheerssysteem beschikken. Sommige bedrijven moeten daarnaast ook nog een veiligheidsrapport opstellen en indienen bij de overheid.

7.2.2 Buisleidingen

7.2.2.1 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object bij een buisleiding wordt toegelaten, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar in acht worden genomen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten, tevens het GR in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord.

Indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% is, of
- het GR niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het GR bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10%

kan een deel van de verantwoording GR achterwege worden gelaten. Dat betreft specifiek artikel 12, eerste lid, onderdelen c t/m e van het Bevb waarin maatregelen ter beperking van het GR worden onderzocht.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, stelt het bevoegd gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid om in verband met het GR advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmerende strook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel op te nemen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmerende strook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

7.2.3 Transport gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water

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

Oosterdok midden (vastgesteld)

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.

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.

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.

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.

7.2.4 Opslag van vuurwerk en munitie

7.2.4.1 Vuurwerk

Op 1 maart 2002 is het Vuurwerkbesluit in werking getreden. Het besluit vervangt het Vuurwerkbesluit wet milieugevaarlijke stoffen en het Reglement gevaarlijke stoffen. Het nieuwe besluit maakt onder meer onderscheid tussen consumenten- en professioneel vuurwerk, hanteert strikte veiligheidsafstanden voor vuurwerkbedrijven in relatie tot de bebouwde omgeving en stelt scherpere eisen aan de opslag van vuurwerk. Per 1 oktober 2011 zal het Vuurwerkbesluit worden gewijzigd. De wijzigingen hebben betrekking op het vergroten van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

7.2.4.2 Munitie

Het wettelijk kader voor de opslag van ontplofbare stoffen, zoals munitie, is nog niet in wettelijke regelingen vastgelegd. Daarom moet het bevoegd gezag in kwestie het beleid van geval tot geval implementeren; dit gebeurt via een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer.

De basis voor het veiligheidsbeleid voor de opslag van ontplofbare stoffen is de Nato-richtlijn AASTP-1 (Allied Ammunition Storage and Transportation Publication) en het in 1988 geformuleerde beleid voor opslag van munitie bij Defensie (Nota Van Houwelingen). Dit beleid gaat uit van maximale veiligheid door het hanteren van effectafstanden. Bij het hanteren van effectafstanden is het maximaal optredende effect bepalend, niet de kans dat dit effect optreedt. Het beleid van het hanteren van effectafstanden geldt voor bestaande en voor nieuwe situaties. In nieuwe situaties mogen in het geheel geen kwetsbare bestemmingen binnen de effectafstand aanwezig zijn. Bij bestaande situaties kan dit echter niet altijd voorkomen worden.

Deze nota Van Houwelingen vormt het vigerende beleid voor de opslag van munitie. Rond iedere opslagplaats voor munitie liggen drie zones. De A-zone ligt direct om het complex en is de kleinste veiligheidszone. Binnen de A-zone mogen geen bebouwing, openbare wegen en parkeerterreinen, spoor- en waterwegen liggen. De B-zone is ongeveer 1,5 maal zo groot als de A-zone. Binnen de B-zone is geen bebouwing toegestaan, waarin zich regelmatig personen bevinden, zoals woningen, winkels, kantoren, cafés en dergelijke. De C-zone heeft een dubbele straal van de B-zone is. Hier zijn gebouwen met grote glasoppervlakten niet toegestaan.

7.3 Resultaten onderzoek

7.3.1 Inrichtingen

In en nabij het plangebied bevinden zich geen Bevi of Brzo bedrijven of maakt deze mogelijk. Derhalve vormt dit (deel)aspect geen belemmering voor het bestemmingsplan.

7.3.2 Buisleidingen

In en nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen of gasontvangstation als ook maakt deze mogelijk. Derhalve vormt dit (deel)aspect geen belemmering voor het bestemmingsplan

7.3.3 Transport gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water

Het voorliggende plan valt alleen voor wat betreft een deel binnen/nabij de 200 meter risicozone van het spoor en valt daarmee onder de bepalingen van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Plaatsgebonden- en het Groepsrisico ter plaatse is berekend door het bureau AVIV ('Externe veiligheid spoor en water Oosterdokseiland zuid', nr. 091680 van 16 december 2009 [...]). Er is noch voor de huidige noch voor de toekomstige situatie een 10^{-6} PR contour. Met het huidige vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, is het Groepsrisico verwaarloosbaar klein. De berekening laat zien dat het groepsrisico dan een factor 0,46 onder de oriëntatiewaarde ligt.

Het plan voorziet in het vastleggen van de bestaande situatie (ligplaatsen woonboten) in het gebied. Het aantal personen dat in het plangebied verblijft, blijft daarmee min of meer gelijk. In het voornoemde onderzoek wordt nog uitgegaan van de oprichting van een parkeergarage in het plangebied. Door de komst van de parkeergarage zouden er meer mensen in het plangebied verblijven. Dit leidt tot de conclusie dat het groepsrisico in het te beschouwen gebied (zie voor de omvang van het gebied de berekening) wel toeneemt, doch dat door de planactiviteiten van Oosterdok midden het groepsrisico juist afneemt. Nu de parkeergarage niet gerealiseerd wordt ligt het groepsrisico nu en in de toekomst ook niet boven de oriëntatiewaarde, dus hoeft de externe veiligheid verder niet betrokken te worden bij het ruimtelijk besluit.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is ook gebruik gemaakt van het onderzoeksrapport externe veiligheid dat door bureau AVIV voor het bestemmingsplan Water van het Stadsdeel Centrum is verricht. Het volledige onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting gevoegd. 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.

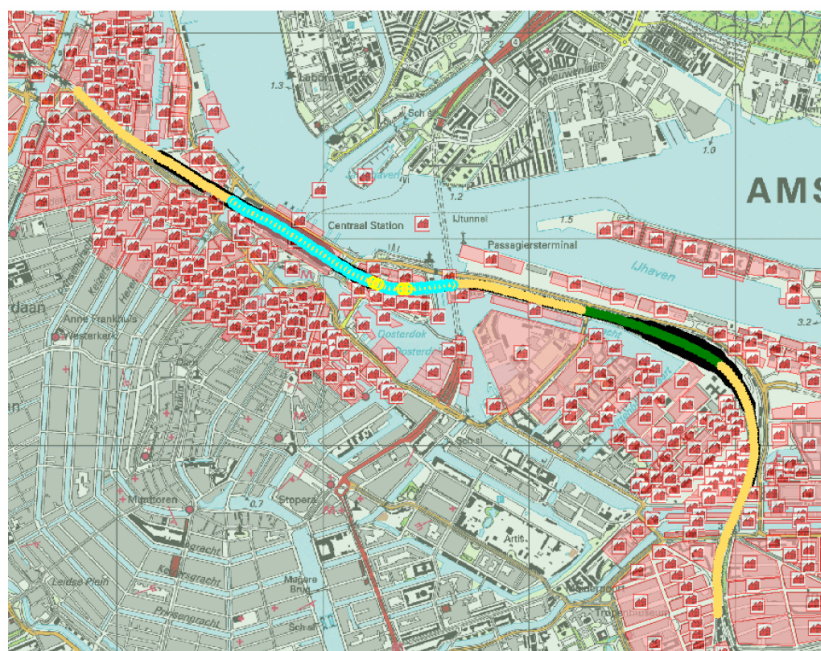
Plaatsgebonden risico (PR)

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 maakt niet meer mogelijk dan op basis van het vigerende juridisch planologisch kader is toegestaan. Dat rechtvaardigt de conclusie dat het PR voor dit plangebied geen belemmeringen oplevert.

Groepsrisico (GR)

Onderstaande figuur geeft in lichtblauw met geel aan waar het GR hoger dan 0,1 is, maar onder de oriëntatiewaarde blijft.



Daarnaast toont 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	Propaan	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 gevaarlijke stoffen. Er kan dus bij de risicobeoordeling worden uitgegaan van Warme BLEVE vrije treinen.

Onderstaande tabel toont de oriëntatiewaarde ten opzichte van 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 maakt niet meer mogelijk dan op basis van het vigerende juridisch planologisch kader is toegestaan. 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.

7.3.3.1 Advies brandweer

Naar aanleiding van het bovenstaande is de brandweer Amsterdam-Amstelland in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening om een reactie gevraagd. De brandweer heeft een advies uitgebracht. Het volledige advies van de brandweer is als bijlage 8 van deze toelichting gevoegd.

In overeenstemming met het uitvoeringsbeleid Externe veiligheid van de gemeente Amsterdam zijn er binnen het plangebied geen functies voor minder zelfredzame mensen (zoals zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen), waarvan de fysieke veiligheidssituatie extra aandacht vraagt van de nood- en hulpdiensten. Dit geldt overigens voor het hele plangebied. Er mag dus vanuit worden gegaan dat de aanwezigen in het plangebied gemiddeld zelfredzaam zullen zijn.

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar te hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden. De opkomsttijd is circa 5 minuten waarmee wordt voldaan aan de in het Besluit veiligheidsregio hieraan gestelde norm. De bereikbaarheid van het plangebied is goed. In de directe nabijheid van een risicobron en in het plangebied zelf dienen voldoende effectieve bluswatervoorzieningen aanwezig te zijn. De primaire bluswatervoorziening is in orde.

Met betrekking tot de zelfredzaamheid en de hulpverlening heeft de brandweer geadviseerd om de nadruk te leggen op het voorlichten, tijdig alarmeren en het opstellen van noodplannen. De voorgestelde maatregelen dragen vooral bij aan een grotere zelfredzaamheid. De communicatie over risico's van gevaarlijke stoffen gebeurt via de wettelijke kanalen als de provinciale risicokaart. Het plangebied ligt binnen het dekkingsgebied van een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie. Deze kan gebruikt worden om de bevolking te waarschuwen.

7.3.4 Opslag van vuurwerk en munitie

Binnen het plangebied is geen verkooppunt en/of opslag voor vuurwerk of munitieopslagplaats aanwezig en vormt daarmee geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.3.5 Kabels en leidingen

Binnen dit gebied zijn geen kabels of leidingen gelegen die in het onderhavige bestemmingsplan planologisch geregeld dienen te worden.

7.4 Conclusie

In het kader van externe veiligheid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 8 Geluid

8.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wgh 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.

8.2 Regelgeving

8.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wgh (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de 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.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

8.2.1.1 Wegverkeersgeluid

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

In de Wgh is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen. Indien

de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

8.2.1.2 Spoorweggeluid

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst.

8.2.1.3 Industriegeluid

Op grond van de Wgh moet een geluidszone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken'. Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde 'grote lawaaimakers'. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

8.2.2 SWUNG - 1

Op 1 april 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh, namelijk SWUNG-1 (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1), opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking getreden. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen. Het vervolg op SWUNG-1 is SWUNG-2 die betrekking zal op de geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrielawaai.

In SWUNG-1 is overgangsrecht opgenomen. Dit overgangsrecht houdt onder meer in dat wanneer binnen één jaar na in werking treding van SWUNG-1, dus voor 1 juli 2013, een ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd wordt dan mag gebruik worden gemaakt van het oude recht. Het voorliggende bestemmingsplan zal voor 1 juli 2013 ter visie worden gelegd en valt daarmee onder het overgangsrecht zoals opgenomen in SWUNG-1. Het 'oude' recht is dus van toepassing op het voorliggende

bestemmingsplan.

8.3 Resultaten onderzoeken

De voorgenomen ontwikkeling betreft de gedeeltelijke herinrichting van de Prins Hendrikkade en een tweetal pieren met de daarbij behorende ligplaatsen voor woonboten. De ligplaatsen voor woonboten zijn met de inwerkingtreding van SWUNG-1 geluidsgevoelige terreinen geworden. Zoals in paragraaf 8.2.2 is opgenomen, is het 'oude' recht op dit bestemmingsplan van toepassing. Dit betekent dat de ligplaatsen voor woonboten niet ingevolge de Wet geluidhinder geluidsgevoelig zijn, maar in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' hetgeen een vereiste is waaraan bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

8.3.1 Woonboten

Het plan voorziet niet in de realisering van een geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wgh en valt binnen een geluidszone van een weg.

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is gekeken of hetgeen wat in het bestemmingsplan wordt vastgelegd een geluidseffect kan hebben op de ligplaatsen voor woonboten en bestaande woningen in de omgeving. Hiertoe is een akoestisch onderzoek verricht wat als bijlage X van deze toelichting is opgenomen.

Voordat het aspect nader beschouwd wordt is een aantal opmerkingen op zijn plaats.

1. Allereerst zijn, zoals eerder opgemerkt, woonschepen geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wgh. Om echter wel een zeker afwegingskader toe te passen zal in de nadere beschouwing de regelgeving - voor zover mogelijk en toepasbaar - die voor woningen van toepassing is naar analogie voor woonboten worden toegepast.
2. De Woningwet en de Wabo zijn niet van toepassing op woonboten. Hierdoor gelden de eisen met betrekking tot omgevingsvergunningen en de eisen uit het Bouwbesluit niet voor woonschepen. Dit heeft tot gevolg dat de eisen die gesteld worden ten aanzien van geluidswering van woningen niet gelden voor woonschepen. Dit betekent doorgaans dat woonschepen minder geïsoleerd zullen zijn dan woningen, waardoor de binnenwaarden ten aanzien van geluid hoger zullen zijn dan bij woningen. Om deze reden worden in de nadere beschouwing dan ook niet de binnenwaarden nader beschouwd maar de grenswaarden zoals de Wet geluidhinder deze hanteert.
3. In de nadere beschouwing is gebruik gemaakt van de Atlas Amsterdam. De Atlas Amsterdam bestaat uit gegevens op basis waarvan indicatief geluidswaarden zijn af te leiden op een hoogte van 4 meter boven maaiveld. De geluidswaarden die in de nadere beschouwing worden gebruikt zijn dus indicatief (en dus niet werkelijk) en geven inzicht in de geluidsbelasting ter plaatse. Op de waarden zoals voortkomend uit de Atlas Amsterdam mag ingevolge de Wgh (zoals deze geldt ten aanzien van woningen), gelet op het stiller worden van auto's en de afname van verkeer, een aftrek worden toegepast van 5 dB.

a. *Wegverkeerslawaaï*

Voor wat betreft de onderhavige ligplaatsen kan uit Atlas worden afgeleid dat zij in een zone liggen waarbij indicatief mag worden uitgegaan van 60-65 dB en 65-70 (contour 4 meter boven maaiveld) als gevolg van de nabijheid van de Prins Hendrikkade. Dit maakt dat de (indicatieve) 'daadwerkelijke' waarden ter plaatse door voornoemde aftrek op (indicatief) 55-60 dB en 60-65 dB komen te liggen. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting ten aanzien van de geluidsbelasting voor woningen bedraagt 48 dB waarbij voor woningen die binnen de bebouwde kom worden gerealiseerd ontheffing tot 63 dB kan worden verleend. De bewuste ligplaatsen worden beschouwd als gelegen binnen de bebouwde kom, aangezien hier een directe relatie ligt met de (woon)bebouwing op de wal/bij de

stad. Het is duidelijk dat de geluidsbelasting van de onderhavige ligplaatsen de hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB voor woningen overschrijdt. De uiterste waarde van 63 dB (waarvoor volgens de Wgh in binnenstedelijk gebied ontheffing kan worden aangevraagd) wordt wel of net niet indicatief overschreden.

Met betrekking tot deze indicatieve uitkomst zijn wel een paar kanttekeningen te plaatsen die mogelijk van invloed zijn op de voornoemde indicatieve waarden, in de zin van afname, namelijk:

- in de toekomst (naar verwachting rond 2024) zal het aantal verkeersbewegingen ter plaatse afnemen, met name van het busverkeer als gevolg van operationeel zijnde Noord/Zuidlijn waarbij mag worden aangenomen dat dit een positief effect heeft, namelijk afname van de geluidsbelasting ter plaatse;
- de indicatieve waarden zijn gebaseerd op zogenaamde geluidscontouren 4 meter boven maaiveld. De onderhavige ligplaatsen bevinden zich ruim beneden de gehanteerde hoogte waarop de indicatieve geluidscontouren zijn gebaseerd. Zij bevinden zich namelijk aan de lage kade terwijl de Prins Hendrikkade is gelegen op de hoge kade. Derhalve mag ook hier worden aangenomen dat deze situatie een positief effect, namelijk afname van de geluidsbelasting, kan hebben ter plaatse;
- de Prins Hendrikkade op de hoge kade is afgeschermd van de lage kade door een muur van ongeveer 1 meter hoog. Naar mag worden aangenomen heeft dit aspect een positief effect, namelijk afname van de geluidsbelasting, ter plaatse.

Zoals eerder opgemerkt zijn woonboten ingevolge de Wgh geen geluidsgevoelige bestemming. Echter door de regelgeving zoals deze voor woningen geldt naar analogie voor woonschepen toe te passen, blijkt dat in het licht van de voorgaande kanttekeningen, in casu de uiterste waarde (als gevolg van wegverkeerslawaai) (net) niet wordt overschreden.

In het kader van het voorgaande is er nog expliciet kwantitatief akoestisch onderzoek verricht (zie bijlage 1). De resultaten van het onderzoek tonen aan dat de geluidsbelasting in de jaren 2025 en 2027 in geringe mate (met maximaal 1 dB) kan afnemen ten opzichte van het jaar 2014. Deze afname is het gevolg van de lagere verkeersintensiteit, met name de busintensiteit. De maximaal optredende geluidhinder in 2015 bedraagt 60 dB. De maximaal optredende geluidhinder in 2027 bedraagt ook 60 dB. Op een aantal waarneempunten neemt de geluidsbelasting 2027 in geringe mate af ten opzichte van 2014. De uiterste waarde van 63 dB (waarvoor volgens de Wgh in binnenstedelijk gebied ontheffing kan worden aangevraagd) wordt niet overschreden.

b. Spoorweglawaai

In het Besluit Geluidhinder Spoorwegen zijn de wettelijke zonebreedtes vermeld per spoortraject. Ter hoogte van het plangebied bedraagt de zonebreedte van het spoortraject 500 meter, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De ligplaatsen liggen binnen deze zonebreedte waarbij voor wat betreft de geluidsbelasting ten gevolge van de spoorweg uit de Atlas kan worden afgeleid dat indicatief mag worden uitgegaan van 55-60 dB en 60-65 (contour 4 meter boven maaiveld) als gevolg van de nabijheid van de (rijks)spoorweg Amsterdam Centraal - Amsterdam Amstel/Amsterdam Muiderpoort.

Het is duidelijk dat de geluidsbelasting de hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB voor woningen overschrijdt. De uiterste waarde van 68 dB (waarvoor volgens de Wgh ontheffing kan worden aangevraagd) wordt niet indicatief overschreden. Daarnaast moet worden opgemerkt dat tussen de ligplaatsen van de woonboten en het spoorvak inmiddels bebouwing is opgericht die een geluidsafschermend effect hebben op de achterliggende gronden.

Zoals eerder opgemerkt zijn woonschepen geen geluidsgevoelige bestemming. Echter door de regelgeving zoals deze voor woningen geldt naar analogie voor woonschepen toe te passen, blijkt dat de uiterste waarde (als gevolg van spoorweglawaai) niet wordt overschreden.

c. Reconstructie

Het voorliggend bestemmingsplan voegt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen toe. De buiten het plangebied maar nabij gelegen Prins Hendrikkade wordt niet in fysieke zin gewijzigd. Vanwege dit feit, dus dat er geen fysieke wijziging plaatsvindt aan de nabij gelegen Prins Hendrikkade, is er geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Woon- en leefklimaat

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bewuste ligplaatsen mogelijk, maar wel waarschijnlijk geluidshinder ten gevolge van het wegverkeerslawaai dan wel door de cumulatie van spoor- en wegverkeerslawaai kunnen ondervinden die boven de uiterste voorkeursgrenswaarde voor woningen uitkomt en daarmee kan de kwaliteit van de leef- en woonomgeving worden beïnvloed. Om een uitspraak te kunnen doen omtrent een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse is een aantal feiten en omstandigheden van belang. Oosterdok - waartoe het plangebied toe behoort - is van oudsher verbonden met water en schepen. Schepen zijn als het ware historisch vergroeid/verbonden aan deze locatie. Dit wordt onderstreept door de architectonische ontwerpen van het nabij gelegen NEMO en het Scheepvaartmuseum in 's Lands Magazijn. Een Oosterdok zonder schepen is dan ook niet voor te stellen, immers deze zijn onderdeel van de identiteit van niet alleen het Oosterdok maar ook voor Amsterdam als zodanig. Dit in ogenschouw nemende als ook het feit dat er sprake is van een reeds lange bestaande feitelijke situatie als ook dat de ligplaatsen op een toplocatie in Amsterdam zijn gelegen, wordt het woon- en leefklimaat voor de bewuste ligplaatsen ter plaatse niet onaanvaardbaar geacht.

8.3.2 Industriegeluid

Het plangebied ligt niet in een geluidszone die behoort tot een gezoneerd industrieterrein gelegen.

8.4 Conclusie

In het kader van geluid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 9 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.

Overigens wordt het LIB rond 2013/2014 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.

Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied van het LIB voor wat betreft de maximale bouwhoogte van 150 meter voor objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het echter niet mogelijk bouwwerken met een dergelijke bouwhoogte op te richten. Om die reden vormt het LIB geen belemmering voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

10.1 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.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Door middel van de wet, in samenhang met een pakket van (financiële) maatregelen, Europese samenwerking en samenwerking met andere overheden, worden de mogelijkheden om de luchtkwaliteit concreet aan te pakken, binnen de Europese en nationaalrechtelijke kaders, maximaal benut. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Per 1 augustus 2009 is de wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de *Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen)* in werking getreden. Deze wet dient de navolgende doelen:

- implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEG L 152), hierna te noemen: de richtlijn;
- implementatie van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Dit krijgt zijn beslag in de desbetreffende voorschriften van bijlage 2 van de Wm. Daartoe worden de ingangsdata van de desbetreffende (inhoudelijk ongewijzigde) normen gewijzigd, met een nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur binnen het wettelijke kader. De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 derogatie verleend.
- wettelijke regeling van enige onderwerpen die volgen uit de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) alsmede van enige onderwerpen van juridisch-technische aard.

Naast de wijziging van de Wet milieubeheer (*implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen*) is in augustus 2009 tevens het Besluit derogatie in werking getreden en is Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

- a. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- b. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of bij een beperkte toename van de

concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;

- c. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- d. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

10.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Ingevolge de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma: het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, beter bekend onder de afkorting NSL. Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Dit bestemmingsplan is of bevat geen project dat is opgenomen in het NSL.

10.2.3 Besluit niet in betekende mate

Om versnippering van 'in betekende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

10.2.4 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Deze AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen. De culturele instellingen binnen het plangebied zijn niet te beschouwen als een gevoelige bestemming zoals opgenomen in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en bovendien zijn deze reeds op basis van een vergunning aanwezig en worden enkel met dit bestemmingsplan planologisch en juridisch gezien vastgelegd.

10.2.5 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Amsterdam heeft een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het beschermen van gevoelige groepen. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegnnet zorgvuldig met deze groepen omgaan. Het behartigen van de gezondheid van de burgers vraagt om een meer lokale benadering waarbij niet alleen wordt gekeken naar de situatie rond snelwegen en provinciale wegen, maar ook naar de situatie rond drukke lokale verkeerswegen. De aanpak met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is vastgelegd in de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen. De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

10.3 Resultaten onderzoek

Zoals hiervoor is aangegeven moeten ruimtelijke plannen vanuit de regelgeving voor luchtkwaliteit worden getoetst op de gevolgen voor luchtkwaliteit. In de regelgeving zijn ondergrenzen gesteld aan de omvang van een ruimtelijk project, waarvoor een luchtkwaliteitsonderzoek nodig is. Ten behoeve van ontwikkelingen in het plangebied maar ook grenzend/nabij het plangebied, heeft Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) voor een groter gebied onderzoek gedaan naar de gevolgen van de ontwikkelingen in en nabij het plan voor de luchtkwaliteit. Dit onderzoek is als bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd.

10.3.1 Plangebied

Binnen plangebied

Binnen het plangebied zijn geen activiteiten/ontwikkelingen voorgenomen die effecten kunnen hebben op de luchtkwaliteit.

	activiteit	gevolgen voor luchtkwaliteit
1	ligplaatsen	geen

Nabij plangebied

Buiten het plangebied zijn activiteiten/ontwikkelingen voorgenomen die effecten kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Uit het voornoemde onderzoek blijkt dat met betrekking tot onderstaande activiteiten er geen negatieve effecten met betrekking tot luchtkwaliteit zijn te verwachten. De sloop van het touringcarplatform levert zelf positieve effecten op in relatie tot de luchtkwaliteit.

	activiteit	gevolgen voor luchtkwaliteit
1	sloop Oosterdoksdam	geen
2	sloop touringcarplatform	positief effect
3	herschikken woonboten - ligplaatsen wijzigen	geen
4	bouw ODE-brug	geen
5	herinrichting Prins Hendrikkade	geen

10.3.2 Omgeving - cumulatie

Buiten het plangebied - rond het Oosterdok - zullen de komende jaren nog een aantal bouwplannen worden gerealiseerd. Om te voorkomen dat deze ontwikkelingen als losse nibm-projecten worden beschouwd waardoor cumulatie optreedt van nibm-projecten, is ook gekeken of deze ontwikkelingen een zodanige bijdrage van extra verkeer opleveren dat deze niet als nibm kunnen worden beschouwd.

In onderstaande tabel zijn de plannen opgenomen die buiten het plangebied maar in de directe omgeving gepland of ontwikkeld zijn vanaf 1 augustus 2009 en die hun verkeer op dezelfde ontsluitingsweg afwikkelen die buiten het plangebied is gelegen. Concreet gaat het hier om ontwikkelingen op Oosterdokseiland.

	Ritproductie	Afwikkeling via de volgende wegen	Effect op de luchtkwaliteit in 2015	Bron
Restaurant /cafe Oosterdokseiland (inclusief bebouwing kavel 3; onherroepelijk geworden sinds 2009)	150 (personenauto's) (370 personenauto)	Prins Hendrikkade De Ruiterkade Odebrug	Prins Hendrikkade: 0,2 ug/m3 NO2 De Ruiterkade: 0,2 ug/m3 NO2 Odebrug: 0,2 ug/m3 NO2	Peutz rapport: dd. 16 november 2009
Winkels Oosterdokseiland	600 personenauto's 40 vrachtwagens	Prins Hendrikkade De Ruiterkade Odebrug		
Parkeergarage oosterdokseiland	1520 (personenauto)	Prins Hendrikkade De Ruiterkade Odebrug	Odebrug: 0,3 ug/m3 NO2	Inschatting op basis van een vergelijk met beschreven effecten Peutz onderzoek

Gezien het bovenstaande wordt gesteld dat de bouwplannen/ontwikkelingen gezamenlijk niet leiden tot een in betekenende mate verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit de bovenstaande tabel blijkt dat ter plaatse van de ODE-brug waar de meeste auto's komen te rijden en de grootste verslechtering van de luchtkwaliteit wordt verwacht, de verslechtering gesommeerd 0,5 microgram per kubieke meter is in het jaar 2015. Omdat deze verslechtering kleiner is dan 1,2 microgram per kubieke meter, zijn de bouwplannen/ontwikkelingen gezamenlijk niet in betekenende mate: NIBM. De planontwikkeling is dus in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007 en mag dus doorgang vinden.

10.4 Conclusie

In het kader van luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 11 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht

11.1 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)plicht 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)plicht kent.

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet in het realiseren van een hotel en publiekfuncties zoals een restaurant en skybar alsmede een parkeerkelder en een terras. Deze ontwikkeling is geen aangewezen geen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

Wel kan de activiteit worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals genoemd in kolom 1 van de D-lijst. De daarbij in kolom 2 aangegeven drempels worden ruimschoots overschreden. Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r.-beoordeling.

Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan. Hierbij wordt het volgende overwogen.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. dat de omvang van het project beperkt is, de bestaande situatie wordt juridisch planologisch vastgelegd,
- b. het project niet in relatie staat met andere projecten zodat er geen sprake is van gecumuleerde nadelige effecten,
- c. de voorgenomen ontwikkeling maakt geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- d. de productie van afvalstoffen zich beperken tot het normale afval wat past bij woonboten waarop wonen is toegestaan,
- e. alle mogelijke milieugevolgen van de activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt (met betrekking tot verkeer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, bodem, cultuurhistorie en archeologie, natuur- en soortenbescherming) zijn grondig onderzocht en de resultaten daarvan zijn zorgvuldig afgewogen (de resultaten van deze onderzoeken zijn in dit bestemmingsplan opgenomen).

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. het project heeft betrekking op een reeds bestaand bebouwd gebied wat wil zeggen dat voor de uitvoering van het project geen nieuwe, nog niet gebruikte gronden bebouwd/ontwikkeld buiten bestaand bebouwd gebied worden gebruikt,
- b. het project heeft geen invloed op de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- c. het project ligt niet in of in de nabijheid van een bijzonder gebiedstype danwel beschermd natuurgebied, waardoor nadelige milieueffecten ter plaatse van beschermde gebieden zijn uitgesloten.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. het project heeft geen potentiële aanzienlijke effecten en levert geen onomkeerbare milieuschade op. De verschillende milieueffecten (gerelateerd aan extra verkeer en daarmee samenhangend verkeerslawaaai en luchtverontreiniging) hebben geen permanente werking; na een eventuele (niet-voorzien) beëindiging van het project zullen de nadelige milieueffecten beëindigen.

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

Hoofdstuk 12 Milieuhinder bedrijvigheid

12.1 Algemeen

Er wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Amsterdam, maar er dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de leef- en woonomgeving. Het kan gaan om de mogelijke hinder van een nieuw te vestigen bedrijf op bestaande woningen/woonfuncties zowel als om nieuwe woningen/woonfuncties naast een bestaand bedrijf.

12.2 Resultaten onderzoek

Grenzend aan het Oosterdok bevindt zich Oosterdokseiland. Op Oosterdokseiland bevinden zich publieksfuncties en detailhandelsvoorzieningen. Daarnaast bevindt zich aan de kade van Oosterdokseiland het restaurant Sea Palace wat in het bezit is van een vergunning. In deze vergunning zijn voorschriften met betrekking tot onder meer geluid opgenomen. Binnen of nabij het plangebied bevinden zich geen bedrijven die hinder veroorzaken. Mocht zich in de toekomst een bedrijf vestigen dan is deze mogelijk een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. In dat geval gelden de voorschriften welke zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit. Dit kan bijvoorbeeld voorschriften betreffen met betrekking tot het redelijkerwijs inperken van overlast van lawaai of stank van deze bedrijven.

12.3 Conclusie

In het kader van milieuhinder ten gevolge van bedrijvigheid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 13 Natuur en Landschap

13.1 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 dier- en plantensoorten 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.

13.2 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.

13.2.1 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 verslechterings- 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. Is dit het 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.

13.2.2 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 dier- en plantensoorten, 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.

13.3 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 kan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten, de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt 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.

In beginsel zijn in het voorliggende bestemmingsplan de mogelijkheden die volgens het juridisch planologische kader reeds waren toegestaan overgenomen. Gelet op het voorgaande kan formeel gesteld worden dat met het voorliggende bestemmingsplan geen nieuwe functies worden toegevoegd. In dit verband is voor de volledigheid een zogenaamde natuurtoets naar natuurwaarden in het plangebied uitgevoerd. Deze natuurtoets is in 2010 uitgevoerd en blijkt bij navraag zodanig actueel te zijn dat een nieuwe quick scan niet noodzakelijk is.

Uit deze natuurtoets blijkt dat het plangebied is een belangrijke groeilocatie is voor de Tongvaren en de Steenbreekvaren. Zowel de Tongvaren als de Steenbreekvaren is een beschermde soort en opgenomen in tabel 2 van de Flora- en faunawet. De groeilocatie van beide soorten liggen buiten het werkgebied van de voorgenomen werkzaamheden. De werkzaamheden zijn dan ook niet bedreigend voor de populatie.

De uitvoering van de werkzaamheden moet in de juiste tijd van het jaar gebeuren. Gezien de verschillende eisen van de soorten is een zorgvuldige planning vereist. Als dit op juiste wijze wordt gedaan en de gedragscode wordt gehanteerd voor de Steenbreekvaren en de Tongvaren zal de schade tot een minimum worden beperkt. Geadviseerd wordt om eventuele sloopwerkzaamheden tussen 15 augustus en 1 maart uit te voeren.

13.4 Conclusie

In het kader van natuur en landschap zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 14 Verkeer en parkeren

14.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt verder de bereikbaarheid/ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven, voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Ook het auto- en fiets parkeren wordt kort in beeld gebracht.

14.2 Regelgeving

14.2.1 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 kán, 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.

14.2.2 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.

14.2.3 Regionale OV-Visie

De OV-Visie 2010-230 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 toekomst vaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

14.3 Verkeersstructuur

De Prins Hendrikkade is nu een belangrijke oostwestverbinding door het stadscentrum. In de toekomst wordt de oost-westverbinding bij het Damrak (Prins Hendrikplantsoen) afgesloten voor auto's, vrachtwagens en touringcars. Door deze 'knip' is de verwachting dat er minder verkeer over de Prins Hendrikkade gaat rijden. Om de knip te compenseren wordt een speciale hoofdader ingericht achter het Centraal Station en wordt door de binnenstad een speciale route aangelegd, de zogenaamde stadshartlus. De Prins Hendrikkade maakt geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan.

14.4 Autoverkeer

De Prins Hendrikkade verliest de status van hoofdnet auto, maar blijft wel een 50 kilometer per uur regime houden vanwege het busverkeer. Ter hoogte van het Scheepvaarthuis worden laad- en losplekken aangelegd. Aan de huizenzijde worden enkele laad- en losplekken aangelegd voor auto's, kleine vrachtwagens en taxi's. Aan de waterzijde wordt een grote laad- en losplek aangelegd speciaal voor touringcars. Bij de Kromme Waal blijft de laad- en losplek voor grote vrachtwagens bestaan.

14.5 Openbaar vervoer

Er rijden veel streekbussen over de Prins Hendrikkade tussen de IJ-tunnel en het Centraal Station. Mogelijk neemt dat aantal af als de Noord-Zuidlijn in gebruik is. Naast streekbussen rijden er enkele stadsbussen. De bussen gaan in midden ligging rijden wat de doorstroming ten goede komt. Omdat auto's en vrachtwagens naar de ODE-brug worden geleid, kan er een bushalte komen voorbij de ODE-brug. Aan de waterzijde tussen de Kamperbrug en de ODE-brug komt een grote bushalte waar vier gelede bussen tegelijk kunnen halteren. Aan de overzijde van de weg, bij de Schreierstoren, is onvoldoende ruimte voor een halte.

Het metrostation Amsterdam Centraal heeft voor de Oostlijn op dit moment vier metro-ingangen op de Prins Hendrikkade. De entree van de metro aan de waterzijde valt buiten het plangebied.

14.6 Langzaam verkeer

De Prins Hendrikkade blijft onderdeel van het hoofdnet fiets. Het tweerichtingenfietspad aan de huizenzijde blijft gehandhaafd. Het éénrichtings fietspad aan de waterzijde zal vervallen. Totdat het wegdeel tussen plangebied en IJ-tunnel nog niet is heringericht, komen er fietsers van het oosten. Daartoe zal een tijdelijke fietsstrook worden aangelegd. Over de wandelpromenade wordt met belijning een tijdelijk fietspad ingericht tot aan de met verkeerslichten geregelde kruising bij het Scheepvaarthuis.

14.7 Parkeren

In het plangebied van het bestemmingsplan van Oosterdok west en het voorliggende bestemmingsplan zijn op de lage kade en het touringcarplatform circa 86 parkeerplaatsen voor auto's en 34 parkeerplaatsen voor touringcars. Door de sloop van het touringcarplatform verdwijnt een deel van de parkeerplaatsen in het plangebied. Op de lage kade worden circa 35 parkeervakken teruggebracht. Deze vallen zowel in het plangebied van het bestemmingsplan Oosterdok west als het voorliggende bestemmingsplan.

Naar verwachting zijn de 35 parkeerplaatsen toereikend voor het opvangen van de parkeerbehoefte ter plaatse. Parkeren is alleen toegestaan in parkeervakken. Op de pieren is parkeren niet toegestaan. De huidige situatie op de lage kade wordt hiermee geformaliseerd. Voor de parkeerplaatsen geldt betaald parkeren, waarbij vergunningverlening op grond van de Parkeerverordening van toepassing is. De plaatsen worden onderdeel van het parkeerareaal van het omringende vergunningengebied CE-01.

De touringcarparkeerplaatsen zijn gecompenseerd in de touringcarparkeergarage aan de Piet Heinkade en op het Zeeburgereiland. Tussen het fietspad en de rijweg worden tussen de bomen fietsparkeerplaatsen geplaatst.

Bij de behandeling van het Stedenbouwkundig Plan (SP) in de commissie BWK op 27 februari 2013, zijn vragen gesteld omtrent de parkeersituatie voor de bewoners na de herinrichting (fase 1). In de huidige situatie kunnen de bewoners gebruik maken van de parkeerplaatsen op het touringcarplatform, dat wordt geëxploiteerd door de firma Pantar. Pantar huurt het platform van stadsdeel Centrum. Bewoners en ondernemers kunnen bij Pantar een abonnement afnemen en bezoekers kunnen betaald parkeren. Ingevolge het SP wordt het touringcarplatform gesloopt. Bij de bewoners bestaat de vrees dat in de nieuwe situatie onvoldoende parkeerplaatsen over blijven voor de bewoners. Hierdoor moeten bewoners op zoek naar een parkeerplaats elders in het vergunningengebied. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen. De bewoners zouden graag zien dat de parkeerplaatsen in het projectgebied alleen toegankelijk zijn voor vergunninghouders / bewoners en/of dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

In de commissie BWK is gevraagd om aan te geven hoeveel parkeerplaatsen er verdwijnen en hoe het stadsdeel dit meeneemt in haar parkeerbeleid. In een schriftelijke reactie is geantwoord dat de stadsdeelraad van stadsdeel Centrum op 30 oktober 2012 heeft besloten om geen garage te bouwen in het Oosterdok. In de notitie Heroverweging parkeergarage Oude Binnenstad (d.d. 25 september 2012, zie ook bijlage 11) beargumenteert en onderbouwt het stadsdeel haar besluit. In de notitie gaat het stadsdeel in op de compensatie van parkeerplaatsen van het touringcarplatform. Samengevat meldt het stadsdeel hierover het volgende:

Op peildatum 15 augustus 2012 waren er in totaal circa 120 parkeerplaatsen op het touringcarplatform en de lage kade aanwezig. Pantar heeft aan 68 personen abonnementen uitgegeven voor 99 auto's. Sommige personen hebben meerdere auto's. Er zijn circa 50 personen die volgens de regels van het stadsdeel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Zij krijgen maximaal één vergunning per huishouden. Auto's waarvoor geen vergunning wordt verleend moeten elders een parkeerabonnement afnemen of betaald parkeren. Hiervoor is voldoende capaciteit in de omliggende parkeergarages. Voor de 50 bewoners die een vergunning krijgen, worden 35 parkeerplaatsen gecompenseerd op de (gehele) lage kade, dus in het plangebied van Oosterdok west als ook in het voorliggende bestemmingsplan. De overige 15 parkeerplaatsen worden niet gecompenseerd. Het stadsdeel baseert haar besluit hierover op het programma-akkoord wat stelt dat per jaar maximaal 150 parkeerplaatsen verloren mogen gaan ten gevolge van herinrichting. Eventuele extra opheffing van parkeerplaatsen moet volgens het huidige beleid wel gecompenseerd worden. De afweging hoe en waar dat gebeurt vindt plaats in het kader van de Uitwerkingsnotitie Autoparkeren, die aan de raadscommissie van stadsdeel

Centrum zal worden voorgelegd.

14.8 Resultaten onderzoek

Op verzoek van het projectbureau Zuidelijke IJeoers heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) de voorgenomen ontwikkeling voor fase 1 (bestemmingsplan Oosterdok west) verkeerskundig onderzocht. Daar in fase 2 geen herinrichting plaatsvindt is hier uitgegaan van een zogenaamde autonome situatie. Derhalve is de noodzaak om voor het voorliggende bestemmingsplan verkeerskundig onderzoek niet aanwezig. Derhalve wordt het verkeerskundig onderzoek wat verricht is voor het bestemmingsplan Oosterdok west volledigheidshalve opgenomen en is als bijlage 9 bij deze toelichting opgenomen.

Voor de goede orde wordt nog opgemerkt dat de deelraad van stadsdeel Centrum op 30 oktober 2012 heeft besloten geen ondergrondse parkeergarage in het Oosterdok te realiseren. Hiertoe is de notitie Heroverweging parkeergarage Oude Binnenstad d.d. 25 september 2012 opgesteld. Deze notitie is als bijlage 11 bij deze toelichting gevoegd. Het voornoemde besluit van stadsdeel Centrum vormt de aanleiding om geen ondergrondse parkeergarage in het onderhavige bestemmingsplan op te nemen.

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd conform de werkwijze van het 'Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoeken' zoals dat door DRO en DIVV is opgesteld. 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 éénrichtingsverkeer op de Martelaarsgracht, is de Referentie 2020+ berekend met tweerichtingsverkeer op de Martelaarsgracht.

In het verkeersonderzoek voor het voorliggende bestemmingsplan zijn de intensiteiten op de belangrijkste wegvakken rond de Prins Hendrikkade tussen de Kamperbrug en de Buiten Bantammerstraat en de directe omgeving 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). In het studiegebied zijn de kruispunten 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 van de verkeersafwikkeling op de belangrijkste kruispunten in het gebied 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. De conclusie van het onderzoek is dat het verkeersaanbod 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 kan worden.

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 een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. 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, natte natuur als ook wordt het grond- en hemelwater in beschouwing genomen.

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.

15.2 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 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

15.2.3 Legger

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

15.2.4 Verordening op het binnenwater 2010

De Verordening op het binnenwater 2010 (VOB) is in 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 óf 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.

15.2.5 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 en/of objecten 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.

15.3 Resultaat onderzoek (watertoets)

15.3.1 Beheer

Het waterbeheer en nautisch beheer van het Oosterdok is in handen van Waternet, in opdracht van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het plangebied maakt deel uit van de Integrale Keur van AGV. Zonder ontheffing op de keur zijn werkzaamheden aan/op of in waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. De keur van AGV is van toepassing op alle wateren, keringen en waterstaatkundige werken. Waternet, waarin de Dienst Waterbeheer en Riolerings en het Waterleidingbedrijf zijn samengegaan, is de uitvoerende dienst voor dit Hoogheemraadschap. Stadsdeel Centrum is verantwoordelijk voor het beheer van het water als openbare ruimte.

15.3.2 Waterkwaliteit

15.3.2.1 Vuilwaterlozing woonboten

AGV en Rijkswaterstaat (RWS) Noord-Holland hebben gezamenlijk initiatief genomen voor Projectbureau Schoonschip. Het samenwerkingsproject heeft als doel het lozen van huishoudelijk afvalwater vanuit te beëindigen door een aansluiting op de riolering van alle woonboten in Amsterdam en omstreken. In het plangebied worden alle woonboten op de riolering aangesloten.

15.3.2.2 *Materiaalgebruik*

Voor het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)-bouwactiviteiten wordt hier gewezen op de uitgangspunten in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen. Volgens deze uitgangspunten dient de toepassing van uitlogbare bouwmetalen - zoals koper, zink en lood - voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer, drinkwaterleidingen of straatmeubilair te worden voorkomen, zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terechtkomen. Indien gebruik gemaakt wordt van uitlogbare materialen is het niet toegestaan de oppervlakken waarop deze materialen zijn gebruikt af te koppelen van het rioleringsstelsel. Het gebruik van uitloogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumineuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig met bijzondere dak-/gevelbekleding. Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodan en grondwater tegen te gaan worden uitloogende materialen aan de buitenschil (lood, zink, koper en geïmpregneerd hout) niet toegestaan (noch in de bouwfas, noch in de definitieve fas, noch in de fas van de inrichting).

15.3.3 **Waterkeringen en sluizen**

Volgens de keurkaart van AGV bevinden zich in het plangebied geen waterkeringen en/of sluizen. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan vinden er geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkeringen.

15.3.4 **Oppervlaktewater**

In het plangebied zijn de aangegeven waterwegen bestemd voor waterwegen, afwateringskanalen en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming. In de waterwegen wordt het bestaande doorstroomprofiel op geen enkele wijze verder aangetast.

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 basis 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. Het Waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. Als compensatie zal dan oppervlaktewater gegraven moeten worden.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die van invloed zijn of kunnen zijn op de oppervlaktewaterbalans als ook geen sprake is van verharding met meer dan 1.000 vierkante meter, dat derhalve compensatie niet noodzakelijk is.

15.3.5 Grondwater

In de Amsterdamse Bouwverordening zijn regelingen opgenomen om te voorkomen dat de grondwaterstand door ondergronds bouwen negatief wordt beïnvloed en voorts is voor dergelijke ondergrondse activiteiten overleg met Waternet nodig.

Dit bestemmingsplan maakt het ondergronds bouwen niet mogelijk en daarmee voldoet zij aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam. Met dit bestemmingsplan wordt de grondwaterstand ten opzichte van de huidige situatie niet verslechterd.

15.3.6 Woonboten

In het plangebied zijn woonboten aanwezig. In het plangebied zijn geen ligplaatsen voor bedrijfsschepen toegestaan. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid ten aanzien van woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Keur AGV. De belangrijkste punten zijn:

- onder de woonboten moet water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;
- (aanleg)steigers, woonboten en objecten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;
- woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het watersysteem afneemt. Indien woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht;
- om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen.

Baggerwerkzaamheden in de boezem van Amsterdam, inclusief het Oosterdok, worden uitgevoerd door Waternet in gecombineerde opdracht van de gemeente Amsterdam en AGV. Baggeren onder woonboten en steigers hoort niet tot die baggertaak.

15.3.7 Steigers

In dit bestemmingsplan is één water bestemming opgenomen. Binnen deze bestemming zijn geen steigers toegestaan. Overigens zijn steigers objecten waar op grond van de Keur AGV een ontheffing moet worden aangevraagd. Op grond hiervan gelden beperkingen voor steigers qua grootte en dergelijke. Voor steigers van bepaalde afmetingen kan ook een watervergunning nodig zijn van Waternet.

15.3.8 Nautisch beheer/veiligheid

De nautische taken in de zin van scheepvaartverkeerbegeleiding om zorg te dragen voor een zo vlot, veilig en milieuverantwoord mogelijk scheepvaartverkeer over onder meer het Oosterdok zijn ondergebracht bij Waternet.

In het kader van nautisch beheer/veiligheid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden. Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen inbreuk op een veilig en milieuverantwoord scheepvaartverkeer over onder meer het Oosterdok.

15.4 Conclusie

In het kader van water zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Oosterdok midden.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Inleiding

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.

Het voorliggende bestemmingsplan bevat enige mate van flexibiliteit. Op ondergeschikte punten kan namelijk worden afgeweken door middel van een omgevingsvergunning. De afwijkingen moeten daarbij aan een aantal criteria voldoen: de toetsingscriteria. Naast afwijkingsmogelijkheden per specifieke bestemming is er een aantal algemeen geldende afwijkingen opgenomen.

16.2 Regels en bestemmingen

16.2.1 Algemeen

De bestemmingen zijn geregeld in de artikelen die zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de planregels; deze regelen de toegelaten functies en de bijbehorende bouw- en gebruiksmogelijkheden.

De planregels zijn aangevuld met omschrijvingen van de in de regels gebruikte begrippen en met een regeling voor wat betreft de wijze van meten (zie hoofdstuk 1 van de planregels).

De Algemene regels waaronder de afwijkingsregels zijn terug te vinden in hoofdstuk 3 van de planregels.

Hoofdstuk 4 bevat tenslotte de overgangs- en slotregels.

16.2.2 Toelichting op de planregels

Het bestemmingsplan Oosterdok midden is ingedeeld in een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012). Concreet betekend dit dat elke bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2008. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

Bestemmingsregels

Bestemmingsomschrijving

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmingsomschrijving geeft weer wat er binnen de bestemming is toegestaan. In dit bestemmingsplan is er voor gekozen om aan de hand van voorkomende functies vast te stellen wat de aard van de bestemmingsomschrijving is. De bestemmingsomschrijving richt zich op het gebruik van gronden voor een bepaald doel en schept tevens het kader voor de bestemming met bijbehorende regels. Het maakt duidelijk wat er op de gronden binnen de bestemming is toegestaan en begrenst daarmee het gebruik van de gronden.

Bouwregels

De bouwregels zijn opgesteld voor bouwwerken die binnen een bestemming zijn toegestaan. Per bestemming is aangegeven welke soorten bouwwerken zijn toegestaan. De bouwregels zijn verdeeld naar soorten bouwwerken. Het uitgangspunt van de bouwregels is dat de bouwwerken worden gestuurd ten aanzien van de plaatsing op het bouwperceel. De bouwregels geven sturing aan de maatvoering van de toegestane bouwwerken. In de bouwregels zijn maximummaten aangegeven, uitgesplitst in onder meer goothoogte en bouwhoogte.

Nadere eisen

In enkele bestemmingen zijn nadere eisen opgenomen. Nadere eisen bieden de mogelijkheid om sturing te geven aan de situering en de afmeting van bouwwerken. Door in de planregels een aantal voorwaarden op te nemen waaraan kan worden getoetst, kunnen nadere eisen de mogelijkheid bieden om tot een goede afstemming te komen met de omgeving. Het is een extra instrument dat het bevoegd gezag de mogelijkheid geeft om in een concreet geval meer sturing aan de situering en afmeting van bouwwerken te geven dan in eerste instantie door de regels mogelijk is gemaakt. Er vindt een inperking plaats van datgene wat in de bestemmingsplanregels mogelijk is. Door het opnemen van objectieve voorwaarden waaraan moet worden getoetst, bieden de planregels voldoende rechtszekerheid voor degene aan wie de nadere eisen worden opgelegd. Door het opnemen van nadere eisen kunnen de bij de bestemmingsregels gegeven rechten legitiem worden ingeperkt, waarbij de in de nadere eisen opgenomen objectieve voorwaarden voldoende rechtszekerheid bieden. Het bevoegd gezag moet de inperking voldoende motiveren.

Specifieke gebruiksregels

Bij enkele bestemmingen is een bepaling opgenomen die bepaald gebruik van gronden en gebouwen verbiedt. Het algemene gebruiksverbod, dat inhoudt dat er sprake is van strijdigheid met de bestemmingsbepaling. Een bestemming bevat een op die bestemming afgestemd aantal specifieke genoemde gebruiksverboden. Om onduidelijkheden te voorkomen is er een zo breed en volledig mogelijke wijze van het woord 'gebruiken' opgenomen. Onder gebruiken wordt tevens verstaan: 'laten gebruiken' of 'in gebruik geven'. In deze bepaling is aangegeven wat in ieder geval onder strijdig gebruik moet worden verstaan. Dit houdt in dat het niet een volledige opsomming is. Ook ander gebruik, dat van een bestemmingsomschrijving afwijkt, moet als strijdig gebruik worden getypeerd. De bepaling beperkt zich uitdrukkelijk tot dat gebruik dat in ieder geval strijdig is.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (in het navolgende: aanlegvergunningstelsel)

In een aantal bestemmingen is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. De aanlegvergunning richt zich op werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In de aanlegvergunning is een aantal concrete werkzaamheden opgenomen. Er wordt bijvoorbeeld onder verstaan het aanleggen van voet- en fietspaden, het opsporen of winnen van delfstoffen, maar ook het dempen van aanwezige waterlopen. De concrete inhoud van de aanlegvergunning is afgestemd op de betreffende bestemming. De aanlegvergunning is opgenomen ter bescherming van het landschapsbeeld en bij een

dubbelbestemming de aangegeven bestemmingsomschrijving. Er hoeft geen aanlegvergunning te worden aangevraagd voor werken, geen gebouwen zijnde en werkzaamheden die behoren tot het normale onderhoud, gebruik of beheer.

Wijzigingsbevoegdheid

Het opnemen van wijzigingsbevoegdheden in het plan is gebaseerd op artikel 3.6 Wro. In elke bestemming is de afweging gemaakt welke wijzigingsbevoegdheden passend zijn voor de betreffende bestemming. Aan elke wijzigingsbevoegdheid die in een bestemmingsplan is opgenomen zijn voorwaarden verbonden waaraan moet zijn voldaan. Ook bij de wijzigingsbevoegdheden is de koppeling gelegd met de voorwaarden zoals die worden toegepast bij ontheffingsmogelijkheden. De te volgen procedure bij de uitvoering van een wijzigingsbevoegdheid is in de Wro vastgelegd. De Wro verklaart in artikel 3.6, lid 5 afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Ten behoeve van de uitoefeningen van een wijzigingsbevoegdheid wordt een wijzigingsplan opgesteld. In dit wijzigingsplan wordt weergegeven hoe de voorwaarden waar aan de wijziging moet voldoen zijn toegepast.

De in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheden geven geen directe rechten aan belanghebbenden. Het zijn bevoegdheden die kunnen worden uitgeoefend door het bevoegd gezag. Wel is het zo dat belanghebbenden een verzoek tot wijziging kunnen indienen bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag dient zo'n verzoek te toetsen aan de voorwaarden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Daarna neemt het bevoegd gezag een gemotiveerd besluit waarin uiteen wordt gezet hoe het bevoegd gezag tot het besluit is gekomen. Het bevoegd gezag heeft geen verplichting om op een verzoek tot wijziging positief te besluiten, omdat het een bevoegdheid is die door het bevoegd gezag wordt uitgeoefend. Het bevoegd gezag dient zijn besluiten wel te motiveren.

Algemene regels

In het bestemmingsplan is een aantal algemene regels opgenomen. Deze algemene regels gelden voor elke bestemming die is opgenomen in de planregels.

Algemene regels

Deze regels zijn opgenomen als aanvulling op de bestemmingen die al op de gronden zijn gelegen. Zij vullen de planregels van de betreffende bestemming aan. Met deze aanvullende regels moet uitdrukkelijk rekening worden gehouden, omdat zij zijn opgenomen ter bescherming van een voor de gronden specifieke functie.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is bepaald gebruik uitgesloten. Dit gebruik is uitgesloten voor alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen. Dit is tevens de reden waarom de uitsluiting van dit gebruik in algemene regels is neergelegd.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Voor deze regels geldt hetzelfde als wat hierboven is beschreven ten aanzien van de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden die zijn opgenomen in de bestemmingsregels. Echter plaats van het plan waarin ze zijn opgenomen bepaald de werking ervan. In dit geval geldt dat ze van toepassing zijn ten behoeve van alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen.

Overgangsrecht

De formulering van het overgangsrecht is zoals opgenomen in het Bro.

16.2.3 Toelichting op de bestemmingen

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.

- **Artikel 1 Begrippen**

Dit artikel geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels wordt 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. Ligplaatsen voor woonboten worden in de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Water' vermeld. In het onderhavige artikel wordt het begrip 'woonboot' omschreven.

- **Artikel 2 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.

- **Artikel 3 Verkeer**

In deze bestemming vallen de rijwegen en parkeervoorzieningen op de lage kade inclusief een hellingbaan en met bijbehorende af- en toeritten. Onder overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming wordt binnen deze bestemming in elk geval af- en toeritten, in- en uitgangen als ook trappartijen en naar aard te vergelijken voorzieningen als ook voorzieningen ten behoeve van ondergrondse warmte- en koudeopslag verstaan maar in geen geval reclame-uitingen, vlaggenmasten en/of soort gelijke uitingen. Binnen het begrip openbare ruimte is ook een gasstation toegestaan.

- **Artikel 4 Water**

Met deze bestemming wordt grotendeels het openbaar vaarwater vastgelegd en heeft voornamelijk betrekking op de waterwegen, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden. Steigers en aanlegsteigers zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. Onder overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming wordt binnen deze bestemming in elk geval waterstaatkundige voorzieningen zoals remmingswerken als ook voorzieningen ten behoeve van ondergrondse warmte- en koudeopslag en trappartijen verstaan maar in geen geval reclame-uitingen, vlaggenmasten en/of soort gelijke uitingen.

- **Artikel 5 Waarde - Archeologie - (dubbelbestemming)**

Daar waar mogelijk sprake is van archeologische waarden is een dubbelbestemming met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor het enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen door middel van het vereiste van een omgevingsvergunning.

Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemmingen. Zij gaat voor de regels van de onderliggende bestemming, wat betekent dat de bepalingen van de bestemmingen uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de dubbelbestemmingen. Dit artikel vloeit voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wamz oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel beoogt te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden teloor gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij

voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen. Het bevoegd gezag verleent de vereiste aanlegvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de aanlegvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond en er geen belemmeringen zijn geconstateerd.

- **Artikel 6 Waarde - Cultuurhistorie - (dubbelbestemming)**

Het plangebied maakt deel uit van het gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht van rijkswege.

- **Artikel 7 Anti-dubbeltelregel**

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

- **Artikel 8 Algemene bouwregels**

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

- **Artikel 9 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 11 Overgangsrecht**

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

- **Artikel 12 Slotregel**

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer.

16.3 Digitaal raadpleegbaar plan

Het plan is gemaakt conform de Wro en conform met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende regels. Daarnaast is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld volgens SVBP2012.

Op een analoge kaart worden de bestemmingen gevisualiseerd, in de digitale versie worden de bestemmingsregels direct gekoppeld aan de betreffende gronden en spreekt men niet langer over een plankaart, maar een 'digitale verbeelding' van de bestemmingsregels.

Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de regels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papierplan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig 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.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Overleg met instanties (artikel 3.1.1 Bro-overleg)

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 Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijkswaterstaat;
5. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
6. Provincie Noord-Holland;
7. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
9. Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum.

Daarnaast is het concept ontwerpbestemmingsplan voor commentaar verstuurd aan:

10. Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB);
11. Vereniging Oosterdok Gebruikers (VOG).

Van de instanties genoemd onder de nummers 4, 8 en 11 is een schriftelijk reactie ontvangen. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen. De ontvangen reacties zijn in de navolgende subparagrafen samengevat. Dit betekent overigens niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. Per reactie is aangegeven of en in welke mate deze aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan.

18.1.1 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft kennisgenomen van bovenvermeld plan en ziet in dit plan geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie.

Reactie

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

18.1.2 Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het Hoogheemraadschap doet het verzoek om het beleidskader aan te passen met betrekking tot verouderde/niet meer vigerende beleidsstukken.

Reactie

Het verzoek wordt gehonoreerd door het beleidskader te actualiseren.

18.1.3 VOG

Het VOG doet het verzoek om de lijn die de huidige begrenzing van de woonboten aangeeft ruimer te tekenen of weg te halen. Dit omdat er in het POR van 2000 al getekend is dat de stenen pieren met steigers verlengd zullen gaan worden en de woonbestemming dus wat verder het Oosterdok in zal reiken. Voorgaande kan zonder het doorvaartprofiel te verstoren. Omdat er geen Stedenbouwkundig plan aan dit bestemmingplan gekoppeld wordt, moet de ruimte hiervoor wel mee in het bestemmingsplan vastgelegd worden.

Reactie

Het verzoek wordt gehonoreerd door de aanduiding op de verbeelding te verruimen.

18.2 Ontwerpbestemmingsplan

Op 11 juni 2013 heeft het college van Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok midden vrijgegeven voor tervisielegging. Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok midden met de daarop betrekking hebbende stukken ter visie gelegen. Hiertoe is op 19 juni 2013 een publicatie geplaatst in de Echo en de digitale Staatscourant. Gelet op het feit dat de beoogde publicatie in de Echo niet op 19 juni 2013 is geplaatst, is op 26 juni 2013 wederom een publicatie geplaatst in de digitale Staatscourant en de Echo. Het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok midden heeft met ingang van 27 juni 2013 gedurende een termijn van zes weken voor een ieder ter visie gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Met deze rectificatie is de wettelijke termijn van tervisielegging gerespecteerd. Gedurende de termijn van tervisielegging zijn geen zienswijzen ontvangen.