

Bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord

Vastgesteld



Colofon

Opdrachtgever	Ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.A1303BPGST-VG01
Datum print	11 November 2014
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	9
2.3	Geldend planologisch kader	10
2.4	Beschrijving van het plangebied	10
2.5	Geschiedenis van het plangebied	10
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Regionaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	21
4.1	Ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige aspecten	21
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	25
5.1	Algemeen	25
5.2	Archeologie	25
5.3	Bodem	27
5.4	Cultuurhistorie	28
5.5	Duurzaamheid	30
5.6	Externe veiligheid	31
5.7	Geluid	34
5.8	Luchthavenindelingbesluit	36
5.9	Luchtkwaliteit	37
5.10	Natuur en Landschap	38
5.11	Verkeer en Parkeren	40
5.12	Water	43
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	51
6.1	Algemeen	51
6.2	Planvorm	51
6.3	Artikelgewijze toelichting	51
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	55
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	57
8.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	57

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor het noordelijke gedeelte van het Oosterdokseiland (ODE Noord) in de gemeente Amsterdam. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Oosterdokseiland Noord hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- het geldende bestemmingsplan is ouder dan tien jaar en moet, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), worden geactualiseerd;
- diverse bouwplannen, die zijn gerealiseerd door middel van een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), moeten in een passende bestemmingsregeling worden opgenomen;
- voor een goede toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning is er behoefte aan een actueel bestemmingsplan voor het gebied Oosterdokseiland Noord.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van stadsdeel Centrum. Bij besluit van de gemeenteraad van 25 april 1990 (nr. 450) is het gebied Oosterdokseiland aangewezen tot grootstedelijk project. Besloten is dat onder meer de bevoegdheden op grond van de WRO (nu Wro) bij de centrale stad blijven.

Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening treedt op 19 maart 2014 (naar verwachting op onderdelen gewijzigd) in werking. Directe aanleiding voor de wijziging vormt de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten). De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. Er zal onder andere een herverdeling komen van taken en bevoegdheden van de stadsdelen (welke bovendien zullen overgaan in bestuurscommissies). Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam komt te liggen. Aangezien het Oosterdokseiland reeds was aangewezen als grootstedelijk project, waarbij onder andere de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen de facto niets.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding (de plankaart) 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 toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken, uitkomsten 3.1.1. overleg) bij de bestemmingsplanregeling. De toelichting is geen wettelijk onderdeel van het bestemmingsplan, maar wel een belangrijk te raadplegen stuk bij de toepassing en interpretatie van de verbeelding en de planregels.

In de hoofdstukken 2 Plankader en 3 Beleidskader wordt het algemene kader weergegeven. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het ruimtelijke en stedenbouwkundige kader. De omgevingsaspecten die onder andere betrekking hebben op verkeer, geluid, luchtkwaliteit, bodem, archeologie en externe

veiligheid komen aan de orde in hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. Hoofdstuk 7 gaat in op de economische uitvoerbaarheid en hoofdstuk 8 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro.). PM De beantwoording van zienswijzen wordt in een aparte nota opgenomen, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Daarnaast zijn de relevante rapporten als bijlagen opgenomen.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied Oosterdokseiland Noord ligt aan de noordoostelijke rand van de historische binnenstad tussen het Centraal Station en de kop van de Oostelijke Handelskade. De grenzen worden gevormd door het IJ aan de noordkant, de Oostertoegang aan de westzijde als scheiding met het Stationseiland, de Oosterdoksdoorgang aan de oostzijde als scheiding met het gebied Oostelijke Handelskade en de Dijksgroen en aan de zuidkant door de Oosterdoksstraat. Het spoortracé maakt onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (de bestemmingplankaart).



2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Het nieuwe bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord is in hoofdzaak een conserverend bestemmingsplan. Uitgangspunt daarbij is datgene positief te bestemmen wat onherroepelijk is vergund en voor het overige de bestaande situatie vast te leggen.

Het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord zal de komende tien jaar het toetsingskader zijn voor het verlenen van omgevingsvergunningen. Vooruitlopend op de aanpassing van het vigerende bestemmingsplan kan eventueel via een afwijkingsbesluit medewerking aan een specifieke ontwikkeling worden verleend.

2.3 Geldend planologisch kader

Het vigerende bestemmingsplan Oosterdokseiland is op 9 mei 2001 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en vervolgens goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland bij besluit van 4 december 2001. Gedeputeerde Staten hebben goedkeuring onthouden aan een gedeelte van de plankaart en lid 4 van artikel 14 van de voorschriften.

In het vigerende bestemmingsplan ligt de nadruk op kantoren en handel met publieksfuncties. Het vigerende bestemmingsplan staat maximaal drie horecavestigingen binnen de bestemming 'Stedelijke functie I' toe en daarnaast is horeca toegestaan in de bestemming 'Verkeersareaal, waaronder publieksfuncties en bedrijven'. Verder zijn de functies wonen en maatschappelijke voorzieningen, onder voorwaarden, toegestaan. De bestemming 'Stedelijke functie V' die voorziet in een bouwmogelijkheid ten behoeve van het Euronext gebouw, komt in zijn geheel niet meer terug in voorliggend bestemmingsplan.

2.4 Beschrijving van het plangebied

Oosterdokseiland Noord maakt onderdeel uit van de Zuidelijke IJoever. Hier vindt één van de grootste stedelijke ontwikkelingen binnen Amsterdam plaats. De gemeente wil met de ontwikkeling van de Zuidelijke IJoever een hoogwaardig woon- en werkgebied creëren als uitbreiding en versterking van het historische hart van de stad. Het Oosterdokseiland is onderdeel van een serie eilanden aan het IJ. Deze parelketting bestaat onder anderen uit het Westerdokseiland, het Stationseiland en de Oostelijke Handelskade en loopt parallel aan het water. Oosterdokseiland Noord ligt tussen het spoor en het open water en de kade biedt een weids uitzicht over het IJ. Deze ligging aan het water en de historische bebouwing (w.o. de brandweerkazerne) zijn de grote kwaliteiten van het plangebied. Het gebied is deels gelegen binnen het gebied dat bij besluit van 29 januari 1999 door de ministers van VROM en OC en W is aangewezen als beschermd stadsgezicht "Amsterdam binnen de Singelgracht".

2.5 Geschiedenis van het plangebied

Het plangebied ligt grotendeels op aangeplempte grond in het IJ, direct ten noordoosten van de middeleeuwse stadskern van Amsterdam. Rond het jaar 1000, toen de ontginning van het veengebied aan weerszijden van de Amstel vermoedelijk van start ging, was het IJ aanzienlijk smaller dan tegenwoordig. Via deze waterloop konden veenrivieren in het gebied, zoals de Amstel, afwateren op het Almere - de voorloper van de Zuiderzee en het IJsselmeer. Vanaf de 12de eeuw nam de omvang van het IJ en het Almere aanzienlijk toe. Dit was onder andere het gevolg van een reeks stormvloed.

Waarschijnlijk kwam pas gedurende deze periode ook het plangebied Oosterdokseiland Noord binnen de grenzen van het huidige IJ waterbekken te liggen.

Het open IJ werd van de stad afgeschermd door een doorlopende dubbele palenrij die al in de 14de eeuw voor de monding van de Amstel (het Damrak) lag. De 'Laag', zoals deze havengrens werd genoemd, verlengde zich in de loop der eeuwen langs de zuidelijke IJ-oever naar de flanken van de stad naarmate de stad langs het IJ groeide en er meer plaats moest komen voor de toenemende havenactiviteiten. De palenrij bleef in gebruik tot de periode 1864-1866 en werd daarna verwijderd. Het verwijderen van de 'Laag' had alles te maken met de voortdurend zorg om het langzaam dichtslibben van het IJ waardoor de toegang van de haven werd bedreigd. Om de haven bereikbaar te houden moest regelmatig met moddermolens worden gebaggerd. Rond 1850 werd door de aanleg van een dijk met een sluis het Oosterdok afgesloten van het IJ en ontstond een binnenhaven met gereguleerde waterstanden.

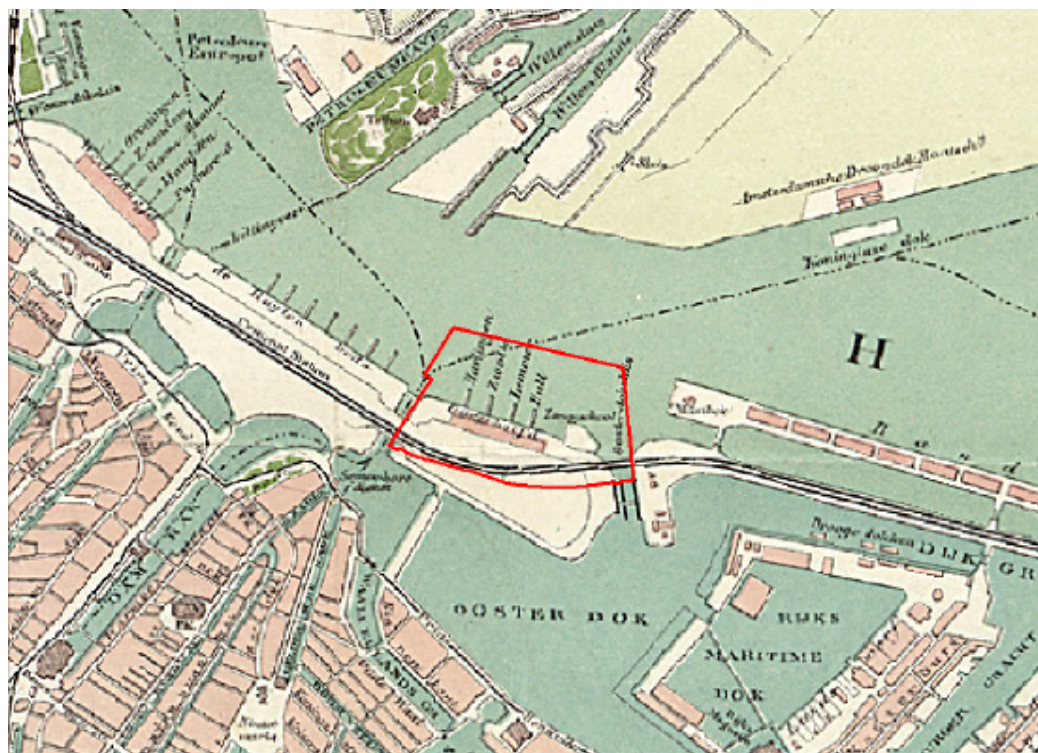


Zicht vanaf de Oosterdoksijk in westelijke richting. Tekening door J.C. Greive jr., 1870 (SAA)



Het plangebied (rood omlijnd) op de Kadastrale Minuutkaart van 1820. De dubbele palenrij is met stippellijn aangegeven. Ook is de geplande Oosterdoksijk op de kaart weergegeven.

Ondanks de infrastructurele maatregelen zette de verlanding van de haven zich voort. In 1869 werd daarom besloten om het havenfront af te sluiten. Tussen 1872 en 1877 werd onder meer het Oosterdokselaand en een spoordijk ten behoeve van het nieuw te bouwen Centraal Station in het IJ aangelegd.



Het plangebied (rood omlijn) op de kaart van Publieke Werken (1881)

Het Oosterdokseiland werd in de eerste helft van de 20ste eeuw in gebruik genomen als rangeerterrein. Na de Tweede Wereldoorlog en met name vanaf de 21ste eeuw werd het Oosterdokseiland ontwikkeld van een gebied met een infrastructurele functie naar een stedelijk gebied. In 2012 werd voor het laatst een stuk land aangeplempt in het IJ, ten behoeve van de verbreding van de De Ruijterkade.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

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

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

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

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land. In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 deels in werking getreden en op 1 oktober 2012 uitgebreid. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn onder andere de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken, de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Het Barro heeft voor het voorliggende plan geen consequenties en is verder in overeenstemming met het SVIR opgesteld. Zie ook hoofdstuk 5.12.2 Nautische veiligheid.

3.1.2 SER Ladder

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen.

In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 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.

In het regionale samenwerkingsverband 'Platform Bedrijven en Kantoren' (Plabeka), stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Zie ook paragraaf 3.3.1.1.

3.1.3 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkcramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

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

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

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

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

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

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

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd. In voorliggend bestemmingsplan is het aspect externe veiligheid beschreven in hoofdstuk 5.6.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

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

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

3.3.1.1 Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 2010-2040 'Snoeien om te kunnen bloeien'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld.

Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd

en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 hectare planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapd of uitgefaseerd tot na 2040. In voorliggend bestemmingsplan worden geen nieuwe kantoorontwikkelingen mogelijk gemaakt. De bouwtitel die de bestemming 'Stedelijke functie V' in het vigerende bestemmingsplan Oosterdokseiland uit 2001 mogelijk maakte voor de locatie waar het Euronext gebouw was beoogd, is niet geëffectueerd. In het voorliggende bestemmingsplan is deze bestemming niet meer opgenomen.

3.3.2 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.

3.3.2.1 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

De ambitie van de Stadsregio Amsterdam is om een dynamische en fijnmazige detailhandelsstructuur in de stadsregio Amsterdam te realiseren.

Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is tot op heden altijd de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis -op aanvaardbare afstand- hun aankopen te kunnen doen. Behoud van een fijnmazige detailhandelstructuur blijft een centraal uitgangspunt van het detailhandelsbeleid. Dat impliceert dat afspraken nodig zijn die de huidige structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming op bestaande perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van food van bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- versterking van bestaande winkelgebieden staat centraal;
- weidewinkels zijn niet toegestaan.

Om deze ambitie te realiseren, zet de Stadsregio in op een aantal speerpunten:

- terughoudendheid in het toevoegen van nieuwe meters;
- meer ruimte voor kwaliteit;
- maatwerk op de perifere locaties;
- pro-actief acquisitiebeleid.

3.3.2.2 Regionale woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'

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

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

3.4.3 Kantorenstrategie Amsterdam

De kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvoorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvoorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

In voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een gemengde bestemming waarbinnen kantoren zijn toegestaan conform de huidige situatie.

3.4.4 Detailhandelsbeleid 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015'

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

In voorliggend bestemmingsplan is detailhandel uitsluitend toegestaan in de eerste en tweede bouwlaag conform de huidige situatie.

3.4.5 Horecabeleid

Horecabeleidsplan 2008

De nota is op 25 september 2008 vastgesteld door de deelraad en op 19 december 2008 door de burgemeester. De nota is op 9 januari 2009 in werking getreden. Hoewel een herziening wordt voorbereid, is op het moment van schrijven van voorliggend bestemmingsplan dit beleidsplan nog het geldende kader voor mogelijkheden tot uitbreiden van horeca, omzetten van dagzaken naar avondzaken of van avondzaken naar nachtzaken en voor de vraag hoe bepaalde horecacategorieën uitgelegd dienen te worden. In het horecabeleidsplan 2008 wordt op straatniveau aangegeven waar nieuwe vestiging of uitbreiding van bestaande horeca tot de mogelijkheden behoort en in welke gebieden mogelijkerwijs latere sluitingstijden vergund kunnen worden. In het Horecabeleidsplan is het plangebied Oosterdokseiland Noord niet specifiek genoemd, aangezien het een grootstedelijk gebied betreft.

Horecavisie stadsdeel Centrum

In 2010 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum een horecavisie opgesteld waarin de drie belangrijkste doelen op horecagebied zijn beschreven:

- meer ruimte voor nieuwe initiatieven, minder bestuurlijke en administratieve lasten;
- ruimere openingstijden;
- minder overlast.

Horecavisie 2011-2014

In november 2011 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam de Horecavisie vastgesteld. In deze is aangegeven waar verruiming van horeca mogelijk is, naast de genoemde straten in het Horecabeleidsplan van stadsdeel Centrum. De burgemeester heeft besloten om 24-uurs horeca mogelijk te maken. Echter alleen op die plekken waar deze vorm van horeca geen overlast kan opleveren.

In voorliggend bestemmingsplan is horeca 1, 3 en 4 toegestaan. Ten opzichte van het bestemmingsplan Oosterdokseiland 2001 is in voorliggend bestemmingsplan geen verruiming in categorieën en brutovloeroppervlak opgenomen.

3.4.6 Beleidsnotitie short stay

In 2008 werd geconstateerd dat Amsterdam een tekort had aan appartementen voor kortere termijn ten behoeve van zakenmensen. Ook als zij een week of enige weken voor werk in Amsterdam moesten verblijven, waren zij aangewezen op hotels, want tussen regulier wonen en hotels bestond nagenoeg niets. Op 11 februari 2009 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Beleidsnotitie short stay. Hiermee werd voor het eerst in Amsterdam beleid voor short stay in Amsterdam beleid vastgesteld. Op 12 februari 2012 heeft de gemeenteraad – nadat het beleid was geëvalueerd – ingestemd met een vernieuwing van het beleid met als belangrijkste vernieuwingen dat het quotum in alle stadsdelen aanzienlijk werd verruimd en dat de minimumtermijn van zeven nachten verblijf werd verlaagd naar vijf nachten. Dit laatste echter bij wijze van experiment van maximaal twee jaren waaraan was gekoppeld dat dit experiment na een jaar tussentijds zou worden geëvalueerd. Het totale aantal short stay appartementen (vergund en nieuwbouw) ligt nu op ongeveer 800, exclusief hotelappartementen. Het aantal appartementenhotels stijgt zodat in totaal in 2014 ongeveer 1300 woningen/appartementen beschikbaar zijn. Daarmee is het aantal bereikt dat in 2009 werd gezien als de geschatte omvang van de markt voor short stay, zelfs als rekening wordt gehouden met het feit dat de appartementen deels aan toeristen worden verhuurd.

In het voorliggende bestemmingsplan is binnen de bestemming 'Gemengd' de functie wonen toegestaan. Nieuwe vergunningen voor short stay worden in dit plangebied niet meer verleend. Short stay wordt in dit bestemmingsplan dan ook niet toegestaan binnen de functie wonen. Bestaand gebruik kan gedurende de duur van de vergunning (maximaal 10 jaar) worden voortgezet binnen de bestemmingsplanperiode. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay wordt verstaan.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige aspecten

De stedenbouwkundige structuur wordt gevormd vanuit de bestaande rij, in breedte en hoogte variërende, historische panden langs de De Ruijterkade en vanuit de sterke opdeling van de verkeersruimte in vier parallelle zones: de kade aan het IJ, de weg en de trambaan, de ventweg en het spoortracé.

Vanwege de dominante verkeersruimte van de De Ruijterkade staat de bebouwing niet in contact met het water en enigszins geïsoleerd. Sinds mei 2005 rijdt ook de tram over het oostelijke deel van de De Ruijterkade. De barrièrewerking wordt versterkt door de beperkte aansluiting, via de twee doorgangen (de Oostertoegang en de Oosterdoksdoorgang), met de omliggende gebieden en dus met de stad. Onder de Oosterdoksdoorgang bevinden zich bedrijfsruimten.



De Oosterdoksdoorgang

Ten noorden van het spoor zijn in de bestaande bebouwing kantoren en bedrijven gevestigd en publieksfuncties gericht op detailhandel. Enkele panden beschikken over parkeerkelders. Daarnaast wordt op een paar plaatsen gewoond.

Hoewel de bebouwing een transformatie heeft ondergaan, waarbij functies zijn veranderd, gebouwen zijn gesloopt en nieuwe gebouwen zijn toegevoegd, biedt het algehele beeld geen stedelijke levendigheid. Het opkomen van aantrekkelijke functies vindt langzaam plaats.

Daarnaast laat de openbare ruimte nog te wensen over, is de kade grotendeels geprivatiseerd waardoor het plangebied ondanks het spectaculaire uitzicht op het IJ als verblijfsruimte weinig kwaliteit heeft. De riviercruiseschepen zorgen voor dynamiek in het gebied, maar voorkomen moet worden dat het uitzicht jaarrond wordt belemmerd. Binnen de bestemming 'Water' ter hoogte van de kade is binnen het aanduidingsvlak het oprichten van steigers, uitsluitend ten behoeve van riviercruisevaart, toegestaan. Het aantal gelijktijdig aangemeerde schepen buiten het seizoen is acht. De planning richt zich op een operationeel gebruik.



Van bijzondere waarde is de in 1890 gebouwde brandweerkazerne Oud Nico. Het gebouw is uitgevoerd in meerkleurige baksteen en vormgegeven in eclectische stijl met aan de renaissance en Middeleeuwen ontleende motieven. De bewerkte sluitstenen boven de grote rondboogopeningen op de begane grond zijn voorzien van de attributen van de brandweerman en een salamander, als symbool van het vuur. Naast remise, paardenstalling en werkruimten omvatte de kazerne slaapzalen en een drietal dienstwoningen. Al snel na de bouw werd de kazerne diverse malen uitgebreid. Na het vertrek van de brandweer in 1973 naar een nieuwe locatie zou het gebouw gesloopt worden om plaats te maken voor een nieuw kantoorgebouw. De bewoners van de dienstwoningen in de kazerne, allen werkzaam bij de brandweer verzetten zich hevig tegen de voorgenomen sloop. Uiteindelijk kreeg de kazerne een status als rijksmonument en besloot de gemeente tot behoud en herstel. Verschillende functies zijn er nu gehuisvest, waaronder ateliers, kantoorruimten en showrooms. Deze gunstige ontwikkeling heeft zich uitgebreid naar de bedrijfsruimten onder het viaduct (Oosterdoksdoorgang) die na langdurige leegstand weer zijn verhuurd. In het doorbreken van de barrièrewerking van de infrastructuur speelt deze ruimte een belangrijke rol en draagt bij aan de levendigheid en sociale veiligheid in het plangebied.



Brandweerkazerne Oud Nico, aangewezen als Rijksmonument

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft op sectorale onderwerpen een nadere toelichting op de omgevingsaspecten, waaronder archeologie, bodemkwaliteit, externe veiligheid, geluidshinder, luchtkwaliteit, ecologie en water in relatie tot de eigenschappen van het plangebied, de randvoorwaarden die volgen uit wet- en regelgeving en de geformuleerde uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

5.2 Archeologie

5.2.1 Wet- en regelgeving

Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving. Het beleid voor het archeologisch erfgoed heeft dan ook veel raakvlak met dat van de ruimtelijke ordening. Voor optimale integratie van de archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk o.a. de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast. Door de invoering van de gewijzigde 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.

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988, het Bro en de Wabo met ingang van 1 januari 2012 wijzigen. Door de wijziging van het Bro is het verplicht geworden dat in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC). Naast de ILC beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk.

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd. Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

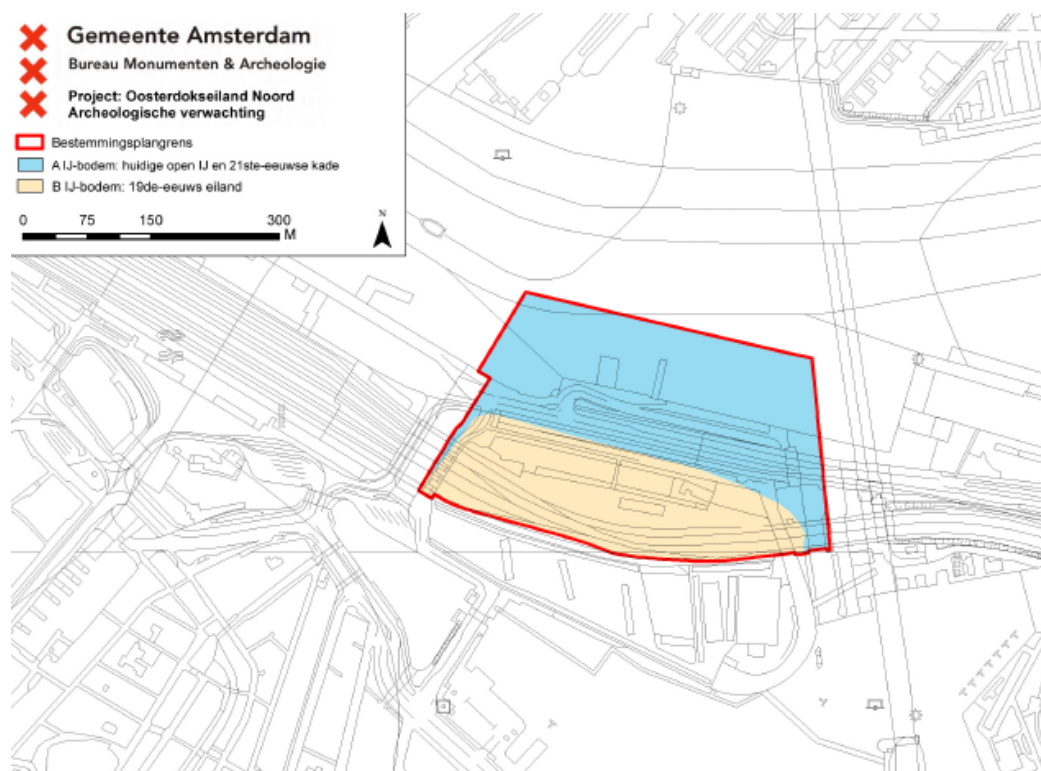
5.2.2 Resultaten onderzoek

Bureau Monumenten & Archeologie heeft een bureauonderzoek gedaan om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Het onderzoek is als bijlage 1 aan deze toelichting gevoegd.

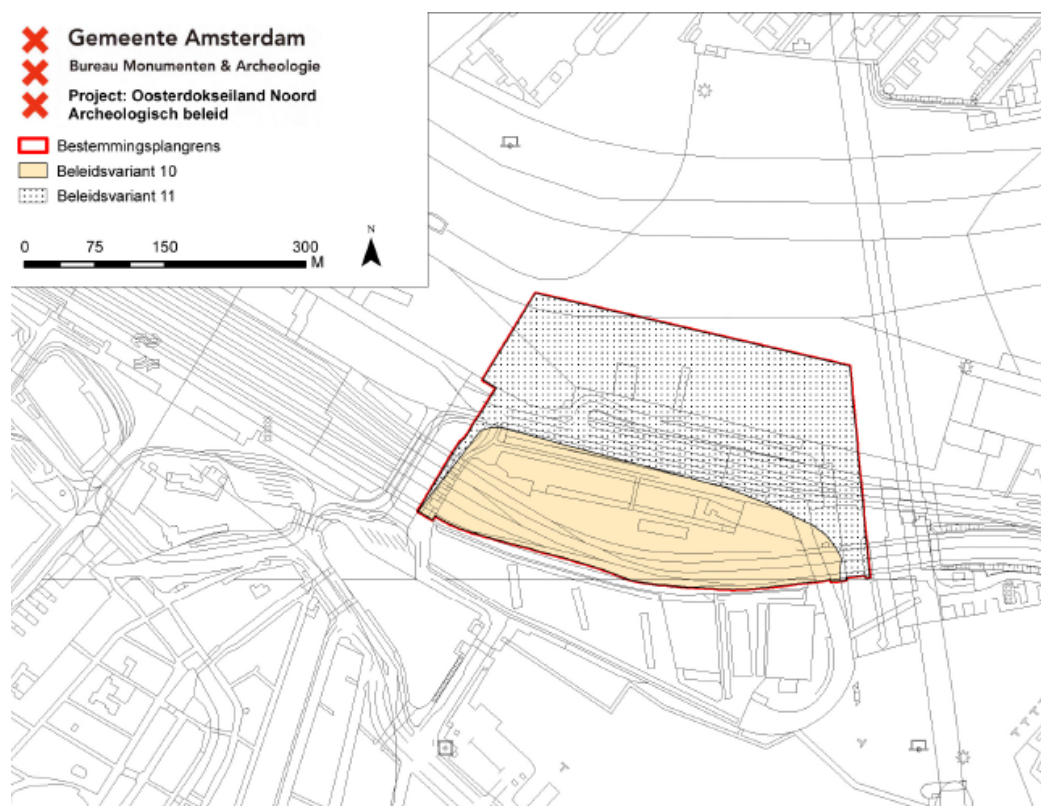
Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling vanaf de 11de tot in de 20ste eeuw van het deel van het (voormalige) open IJ waarin het plangebied Oosterdokseiland Noord is gelegen.

Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen binnen en in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijk-topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied Oosterdokseiland Noord materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis van de 13de eeuw tot in de 19de eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van de materiële neerslag voor het plangebied met twee verschillende zones.



Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. In het plangebied bestaan twee archeologische beleidszones.



Voor de zone van het eiland geldt uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen kleiner dan 10.000 m² in de oorspronkelijke waterbodem of in het oorspronkelijke maaiveld, op ca. 5 m ÷ NAP. De waterzone van het plangebied heeft een negatieve verwachting vanwege de grootschalige baggerwerkzaamheden en herinrichtingswerkzaamheden in de 19de en 20ste eeuw. Deze beleidszone wordt vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek.

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 kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten. In het kader van de archeologie zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

5.3 Bodem

5.3.1 Wet- en regelgeving

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen aan te worden getoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. 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.

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van

Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

5.3.2 Resultaten onderzoek

Conform de Wet bodembescherming is onderzocht of met dit bestemmingsplan mogelijkheden worden gecreëerd die betrekking hebben op c.q. van invloed zijn op de bodem. In het plangebied Oosterdokseiland Noord is geen sprake van een planologisch nieuwe situatie waardoor er ook geen effecten zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit. Uit de beschikbare bodemgegevens (www.bodemloket.nl) blijkt dat voor het gehele plangebied de bodem is onderzocht en wordt geconstateerd dat vervolgonderzoek of sanering niet noodzakelijk is. In het kader van de bodemkwaliteit zijn dan ook geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan.

5.4 Cultuurhistorie

5.4.1 Wet- en regelgeving

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d. 17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr. 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota ‘Ruimte voor Geschiedenis’ (vastgesteld 13 april 2005) en ‘Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam’ (vastgesteld 14 november 2011).

Daarnaast voorziet het MoMo in een aantal versoepelingen van vergunningsvrij wijzigen of bouwen in, aan of bij beschermde monumenten. Samengevat komen die versoepelingen er op neer, dat voor gewoon onderhoud of voor inpassende veranderingen aan beschermde monumenten geen monumentenvergunning meer nodig is, als de betreffende onderdelen geen monumentale waarde hebben. Bij twijfelgevallen zal men het bevoegd gezag moeten raadplegen.

5.4.2 Resultaten onderzoek

Door Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) is een cultuurhistorische verkenning van het plangebied uitgevoerd (zie bijlage 2 van deze toelichting).

Unesco werelderfgoed

De Unesco bescherming richt zich in de eerste plaats op de 17de-eeuwse grachtenuitleg van Amsterdam (‘property’). Het plangebied ligt in de bufferzone, de (historische) context van het werelderfgoedmonument, die voor het functioneren en behouden van de ‘site’ onmisbaar is. Ontwikkelingen en veranderingen in de bufferzone worden door het Werelderfgoedcomité getoetst op

hun gevolgen voor de 'site'. Kernbegrippen bij de beoordeling zijn 'visual impact', 'authenticity' en 'integrity'. Bouwprojecten en ruimtelijke aanpassingen moeten voldoen aan de door de Unesco gehanteerde criteria voor het behoud van de 'outstanding universal value'.

Beschermd Stadsgezicht

Voorliggend bestemmingsplan valt geheel binnen het Beschermd Stadsgezicht *Amsterdam binnen de Singelgracht* in het kader van de Rijksmonumentenwet 1988. Het beschermd stadsgezicht richt zich niet op de bescherming van afzonderlijke gebouwen, maar op de instandhouding van het geheel van stedenbouwkundige structuren, bebouwing en openbare ruimte. Het beschermd stadsgezicht wordt door middel van het bestemmingsplan verankerd in de ruimtelijke ordening (Wro).

In het bestemmingsplan is de waarderingskaart opgenomen waarop aan alle bebouwing tot 1940 een orde is toegekend. Voor het plangebied Oosterdokseiland Noord zijn in de cultuurhistorische verkenning van het gebied voorstellen gedaan voor actualisering van de bestaande ordekaart. Deze voorstellen zijn met stadsdeel Centrum, het bevoegd gezag voor vaststelling van de ordekaart, afgestemd en betreffen de volgende betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing:

Spoorwegviaducten Oostertoegang

Wat betreft ligging dateert deze reeks spoorwegviaducten over de Oostertoegang uit de jaren zeventig van de negentiende eeuw toen de stationseilanden en de oorspronkelijke viaducten werden aangelegd. In de oostelijke- en westelijke keermuren zijn nog elementen uit deze periode aanwezig. Op de zuidoosthoek is tevens een gedeelte van de concave beëindiging bewaard gebleven. Mogelijkerwijs is de oorspronkelijke decoratieve afwerking van de zuidwesthoek, één van de zogeheten "Meugelgebouwen" nog grotendeels aanwezig onder de huidige betonnen afwerking. Het merendeel van de gemetselde pijlers en stalen liggers dateert nog uit de periode 1915-1917, toen de viaducten hun eerste renovatie ondergingen.

Zowel de staalconstructies en keermuren en het zuidelijke Meugelgebouw zijn van bijzonder belang als herkenbaar restant van de negentiende-eeuwse infrastructuur aan de noordzijde van het centrum. Bij renovatie geldt als opdracht te onderzoeken op welke manier de negentiende-eeuwse oorsprong herkenbaar kan blijven. Het verdient aanbeveling om aan het viaductensemble een orde 2-waardering toe te kennen vanwege de nog resterende architectonische details en de cultuurhistorische betekenis als infrastructureel element uit de aanleg van de stationseilanden. Ook zou onderzocht kunnen worden of zich onder de betonnen afwerking nog restanten van het zuidwestelijke "Meugelgebouw" bevinden.

Oostertoegang

In de huidige toestand is doorvaart van de Oostertoegang niet mogelijk vanwege de plaatsing van een tweetal vaste bruggen op de De Ruijterkade. De meest noordelijke brug, een fietsbrug, heeft een doorvaarhoogte die niet geschikt lijkt te zijn voor rondvaartboten. De brug voor wegverkeer is hiervoor echter te laag. Het is vanuit cultuurhistorisch- en stedenbouwkundig oogpunt wenselijk om het doorvaren van de Oostertoegang opnieuw mogelijk te maken door de brughoogte hierop aan te passen. De historische functie van de Oostertoegang wordt hierdoor hersteld.

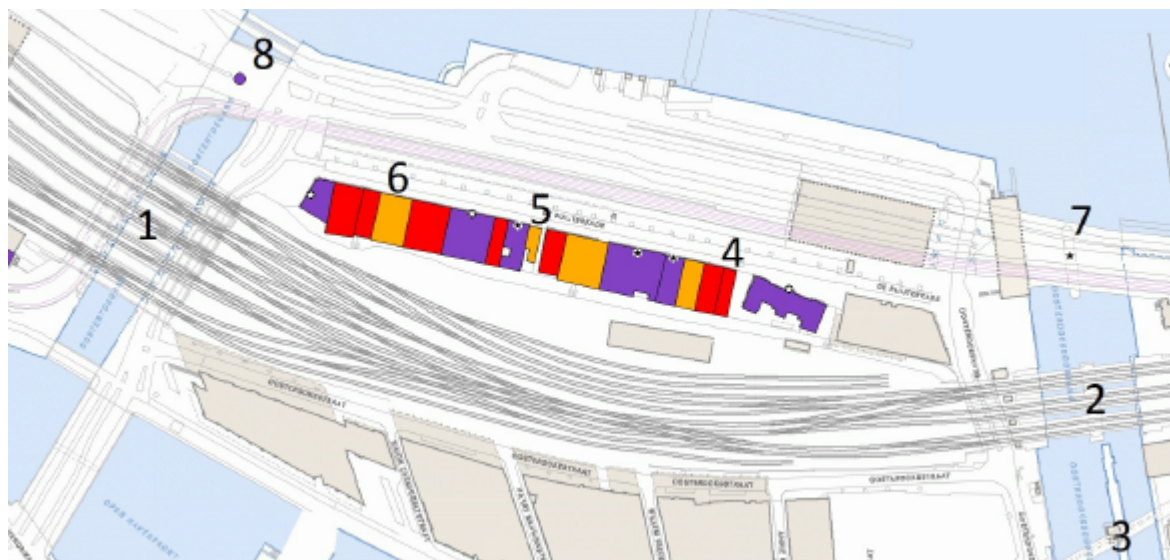
Spoorwegviaducten Oosterdoksluis/Oosterdoksdooorgang

Gaaf bewaard gebleven ensemble van spoorwegviaducten uit het midden van de jaren dertig van de twintigste eeuw. Het verdient aanbeveling om aan dit ensemble, met inbegrip van de verkeerstunnel en de architectonische verbijzondering, een orde 2 waardering toe te kennen. De huidige kleurstelling van de stalen onderdelen doet overigens afbreuk aan de beleving van het viaduct als geheel en zou bij toekomstig onderhoud vervangen moeten worden door één utilitaire kleur.

Oosterdoksluis/Oosterdoksdooorgang

De restanten van de voormalige Oosterdoksluis bij de huidige Oosterdoksdooorgang dienen als een van de laatste reminiscenties aan de historische havenfunctie van het Oosterdok. De functie van het Oosterdok als havenbekken is hieraan nog te herkennen. Vanwege de hoge cultuurhistorische waarde

en de nog aanwezige architectonische elementen zou aan deze sluis ten minste een orde 2 waardering toegekend moeten worden.



Orde 1, *paars* – De geregistreerde en beoogde Rijks- en gemeentelijke monumenten.

Orde 2, *rood* – Monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis.

Orde 3, *oranje* – Karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde.

Monumenten

Binnen het plangebied staan drie Rijksmonumenten: De Brandweerkazerne uit 1890 van J.B.L. Springer (huisnr. 149-150), een kantoorgebouw van Kanters uit 1914 (huisnr. 120) en een pand van Bijvoets uit 1881 (huisnr. 105-106).

De volgende drie panden zijn als gemeentelijk monument aangewezen: huisnummer 125 van A.L. Van Gendt (1892), huisnummer 139 van H.G. Jansen (1914) en huisnummer 140 van R.F.G. Nieuwenhuys (1912).

Op de verbeelding behorend bij dit bestemmingsplan zijn door middel van specifieke bouwaanduidingen de orde 1, 2 en 3 panden aangegeven. In de bestemmingsregels zijn hier bouwregels aan verbonden. De voorstellen die zijn gedaan naar aanleiding van de cultuurhistorische verkenning zijn overgenomen. Dit heeft tot gevolg dat het pand aan de De Ruijterkade 144 en de bijbehorende muur/poort, die feitelijk behoren tot de voormalige brandweerkazerne, op de verbeelding is voorzien van een orde 1 waardering. Het pand met huisnummer 112 is dermate gerenoveerd dat de orde 3 status niet meer van toepassing is. Het pand gelegen aan de De Ruijterkade 126 is gesloopt.

Daarnaast zijn aan bouwwerken, geen gebouwen zijnde vanwege hun cultuurhistorische waarde een orde 2 waardering toegekend. Het betreft de spoorwegviaducten, het brugwachtershuis en de naastgelegen tunnel. Ook aan deze waarderingen zijn bestemmingsregels, i.c. bouwregels verbonden.

5.5 Duurzaamheid

Een belangrijk onderdeel in de Structuurvisie Amsterdam 2040 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. Binnen Amsterdam wordt gestreefd naar de volgende doelstellingen:

- het gebruik van duurzame materialen zoals gebakken klinkers, 'goed' asfalt, niet uitlogend

FSC-hout;

- groene daken;
- laag verlichtingsniveau voor fauna en voor minder energieverbruik;
- diverse mogelijkheden voor de opwekking van duurzame energie;
- oplaadpunten voor elektrisch vervoer;
- aansluiten woonschepen op riolering en
- groeiruimte voor beschermde flora.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan zijn geen nieuwe doelstellingen op het gebied van duurzaamheid geformuleerd.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Wet- en regelgeving

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.

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.

Besluit risico's zware ongevallen

Op 19 juli 1999 is het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999) in werking getreden als uitvoeringsmaatregel 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.

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.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een project met drie werkgroepen voor water, weg en spoor. Daarin zitten vertegenwoordigers van rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, chemische industrie en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Zij worden daarbij ondersteund door adviesbureaus die de ruimtelijke plannen in kaart brengen en risicoberekeningen uitvoeren. Het Basisnet geeft de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De transportroutes worden ingedeeld in drie categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

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

Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen

In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. In november 2008 is een ambtelijk concept van het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) gepubliceerd. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes. Gemeenten krijgen hierin hun bestemmingsplannen dus te maken. Het ambtelijk concept is eind 2008 slechts ter informatie aangeboden aan de Tweede Kamer, er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Het conceptbesluit en de daarbij behorende toelichting worden nog aangepast en aangevuld met onder meer een saneringsparagraaf.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) 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. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

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 burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij 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 stoffen

(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 door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

5.6.2 Resultaten onderzoek

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en het IJ. Door AVIV is een onderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de externe veiligheidsrisico's. Het onderzoeksrapport is als bijlage 3 aan deze toelichting gevoegd.

Resultaten spoor

In bijlage 3 van de circulaire RnVGS zijn voor spoortrajecten behorende tot het Basisnet afstanden vastgelegd voor de zogeheten veiligheidszone (de plaatsgebonden risicocontour 10-6). In de circulaire is voor baanvak Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht de afstand '0' vermeld. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10-6 per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord.

Het groepsrisico is berekend voor de bestaande omgeving en de transport gegevens conform het Basisnet. Er is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een waarde van 0.456 betekent dat het berekende GR voor een zeker aantal slachtoffers minimaal 2.2 keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde.

Resultaten water

De ligging van de berekende plaatsgebonden risicocontouren zijn vrijwel geheel binnen de vaargeul gelegen. De berekeningen hebben niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour 10-6 die overlapt met het plangebied. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord.

Het groepsrisico is berekend voor twee situaties:

Bestaande omgeving en huidig vervoer gevaarlijke stoffen (stofcategorie LF2 40% in dubbelwandige tankers). En voor bestaande omgeving en toekomstig vervoer gevaarlijke stoffen (stofcategorie LF2 volledig in dubbelwandige tankers).

De berekeningen voor zowel de huidige als de toekomstige transportsituatie hebben niet geleid tot een groepsrisico. Dat wil zeggen dat de kans op 10 of meer slachtoffers kleiner is dan 10-9 per jaar.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.7 Geluid

5.7.1 Wet- en regelgeving

De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden zones rond geluidsbronnen met een grote geluidsuitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidszones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

In de Wet geluidhinder 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 artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidgevoelige bebouwing.

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a lid 6 Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh)). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

SWUNG-1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1) 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 betekend dit dat RWS 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.

Nabij het plangebied bevindt zich een spoorweg en derhalve is het relevant om de betekenis van de invoering van de geluidsproductieplafonds op het plangebied te onderzoeken. Daarnaast is de De Ruijterkade als zijnde een gemeentelijke weg ook relevant om te beschouwen, maar valt niet onder SWUNG-1 omdat dit geen rijksweg is.

Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanmerken van legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen als geluidgevoelig terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidgevoelige object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidgevoelig terreinen brengt met zich mee, dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de gestelde norm wat betreft de binnenwaarden niet voor woonschepen.

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 maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

Trams en bovengrondse metro's (voor zover niet opgenomen op de zonekaart spoorwegen) vallen sinds 1 juli 2012 expliciet onder hoofdstuk VI Zones van wegen van de Wgh. Dit was al staande praktijk, maar vanaf die datum ook wettelijk geregeld door aanpassing van de definitie van de weg, de omvang van de zone en via het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Bij de toetsing aan de Wgh wordt dan de geluidbelasting van de weg (inclusief de spoorweg) beoordeeld.

Spoorweggeluid

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

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.

Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

Amsterdams geluidbeleid

In het Amsterdamse geluidbeleid (november 2007) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerende gevel dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

5.7.2 Resultaten onderzoek

Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan (uit 2001) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat door zowel het rail- als het wegverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde (fors) wordt overschreden. De vastgestelde hogere waarden voor de geluidbelasting bedraagt 70 dB(A) door het railverkeer en 64 dB(A) door De Ruijterkade.

In het vigerende bestemmingsplan is een regeling opgenomen dat gebouwen bestemd voor geluidgevoelige functies worden voorzien van één of meer dove gevels en beschikken over een stille zijde indien geen of niet toereikende hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder zijn vastgesteld en geen bouwvergunning is verleend voor de bouw van gebouwen met zodanige afschermende werking dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen lager of gelijk is dan de voorkeursgrenswaarde.

In voorliggend bestemmingsplan gelden andere plangrenzen en kan er geen sprake zijn van tussenliggende bebouwing als bedoeld in bovenstaande regeling. Hoewel het plan conserverend is en er geen programma bijkomt en daarnaast geen mogelijkheden worden geboden om de infrastructuur (weg, spoor, tram) verder uit te breiden dan op basis van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk is, is de bestaande geluidssituatie (weg, incl. tram en spoor) onderzocht en getoetst aan de eerder vastgestelde hogere grenswaarden. Het onderzoek is als bijlage 4 aan deze toelichting gevoegd.

Uit de onderzoeksberekeningen blijkt dat de geluidbelasting door zowel het spoorwegverkeer als het weg/tramverkeer de voorkeursgrenswaarden overschrijdt. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 82 en 62 dB respectievelijk door de spoorlijn en De Ruijterkade. De huidige meet- en rekenvoorschriften worden uitgedrukt in dB's en niet meer in dB(A)'s, dit leidt gemiddeld tot - 2 dB verschil; 62 dB komt (ongeveer) overeen met 64 dB(A).

Op de oost-, west- en zuidgevels wordt de maximale ontheffingswaarde door de spoorlijn overschreden. Maatregelen om de geluidbelasting te beperken zijn ongewenst (zoals geluidschermen) en/of (onvoldoende) effectief (zoals geluidreducerend asfalt). Indien nieuwe geluidgevoelige objecten gewenst zijn, zijn specifieke gebouwvormen noodzakelijk om aan alle geluidseisen volgens de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid te voldoen. Hierbij kan worden gedacht aan het realiseren van woningen met gedeeltelijk gesloten loggia's of woningen voorzien van vliesgevels. Deze eis is dan ook in de bestemmingsplanregels als zodanig opgenomen.

5.8 Luchthavenindelingbesluit

5.8.1 Wet- en regelgeving

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

bestemmingsplan _Oosterdok seiland Noord (vastgesteld)

luchthavenluchtverkeer.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het LIB en kent een bebouwingsbeperking tot 150 meter hoogte. Het bestemmingsplan kent geen bouw mogelijkheden die de 150 meter te boven gaan. Om die reden vormt het LIB geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan. Het LIB wordt gewijzigd en de verwachte vaststelling is zomer 2014. Mogelijk wordt de maximale bebouwingshoogte in het plangebied verder beperkt tot 70 meter. Ook dan zijn er geen belemmeringen voor bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 Wet- en regelgeving

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.

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in onder meer de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

Om versnippering van nibm-projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie artikel 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 een maximum van 1.000 meter). In het Besluit nibm is 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.

Op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2010 van de gemeente Amsterdam worden er beperkingen opgelegd aan de ligging van gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen.

5.9.2 Resultaten onderzoek

Voorliggend bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Het bestemmingsplan voegt geen nieuwe luchtgevoelige bestemmingen toe. Daarnaast worden er geen mogelijkheden geboden om de infrastructuur (weg, spoor, tram) verder uit te breiden dan op basis van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk is. Ook wordt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan geen nieuw programma toegevoegd.

M+P Raadgevende ingenieurs BV, heeft onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van verschillende plannen in de directe omgeving van het Centraal Station en komt tot de conclusie dat de plannen zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd niet in betekende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek richtte zich op de concentraties van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Een belangrijke verandering die in alle plangebieden optreedt, vloeit voort uit het besluit tot de aanleg van de Stadshartlus met een knip in de Prins Hendrikkade, die leidt tot een autoluw deel tussen Damrak en Martelaarsgracht. Dit raadsbesluit dateert uit 1998 en is (her)bevestigd bij de besluitvorming over het maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper op 14 maart 2012. Deze 'knip' leidt in de omgeving van het stationsgebied, waaronder Oosterdokseiland Noord, tot gewijzigde verkeersstromen. Het omleiden van de verkeersstromen richting de De Ruijterkade leidt tot een toename in de verkeersstromen over de Ooster- en Westertoegang en de De Ruijterkade. Het totaal aan verkeersbewegingen over het wegennet in het gebied neemt echter significant af. Per saldo is er vanwege het raadsbesluit geen sprake van verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving van het Centraal Station.

5.10 Natuur en Landschap

5.10.1 Wet- en regelgeving

Natuurbeschermingswet 1998

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, de Natura 2000 gebieden genaamd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied 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 dient er een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd.

Flora- en faunawet 2002

In april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) van kracht geworden. Op grond van deze wet zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren, beschermd. De Ffwet 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 verblijfsplaatsen. Bij vrijwel alle ingrepen moet met door Flora- en faunawet beschermde soorten rekening worden gehouden. De beschermde soorten zijn met behulp van tabellen onderverdeeld in verschillende niveaus van bescherming.

Eens per tien jaar worden er Rode lijsten opgesteld. Hierop komen soorten die om verschillende redenen sterk in aantal achteruitgaan. Voor het Ministerie van LNV zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbesluit. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Voor het bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt voor welke soorten er mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd en onder welke voorwaarden deze naar alle waarschijnlijkheid verkregen zal worden.

Hoofdgroenstructuur Amsterdam

In de structuurvisie van Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de Hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

5.10.2 Resultaten onderzoek

Door de dienst Ruimtelijke Ordening is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd waarin is nagegaan wat de consequenties vanuit de natuurwetgeving voor het bestemmingsplan zijn. Het rapport is als bijlage 3 aan deze toelichting gevoegd.

Het plangebied bestaat uit intensief gebruikt stedelijk gebied. Grondgebonden soorten kunnen het plangebied via de spoorbaan bereiken. Leefgebied voor deze soorten is er echter niet. Ook voor vogels zijn de mogelijkheden beperkt. Huismussen komen in de nabijheid voor en voor nestplaatsen van gierzwaluwen zijn de meeste gebouwen geschikt. Voor vleermuizen zijn er potentiële verblijfplaatsen in gebouwen, geschikt foerageergebied is er in de omgeving echter nauwelijks.

Gebiedsbescherming

Het bestemmingsplangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. Het IJ- en Markermeer zijn het dichtstbijzijnde gebied met deze status. Er liggen geen gebieden van de EHS in de omgeving van het plangebied. In het plangebied bevinden zich geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur behoren. De spoorbaan is een onderdeel van de Ecologische Structuur Amsterdam; deze eindigt ongeveer ter hoogte van het plangebied. Richting Amsterdam CS is het onaantrekkelijk voor grondgebonden soorten om verder te trekken.

Soortenbescherming

Er komen door de Flora- en faunawet beschermde soorten voor. Ook relatief kleine ingrepen kunnen negatieve effecten hebben op deze soorten. De monumentale gebouwen zijn geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen of gierzwaluwen. Bij sloop of renovatie van gebouwen is dan ook vrijwel altijd nader onderzoek nodig. Onderzoek naar aan- of afwezigheid van vleermuizen dient volgens een vastgesteld onderzoeksprotocol plaats te vinden. Dit betekent dat er in de periode dat vleermuizen actief zijn - van april tot oktober - meerdere keren gekeken moet worden. Bij de planning van een ingreep moet met deze onderzoeksperiode rekening worden gehouden.

Indien er verblijfplaatsen van vleermuizen in gebouwen worden aangetroffen zijn mitigerende en compenserende maatregelen om de populatie in stand te houden nodig. Als het vleermuizenonderzoek aan de voorwaarden voldoet en de maatregelen om de populaties in stand te houden voldoende zijn wordt naar verwachting een ontheffing van de Flora- en faunawet verleend.

Voor de meeste broedvogels geldt dat de nesten alleen gedurende de broedperiode beschermd zijn. Nesten van gierzwaluwen en huismussen zijn echter het hele jaar beschermd. Voor vogels is het niet mogelijk om een ontheffing voor het verwijderen van vaste verblijfplaatsen te krijgen. Er zullen voldoende mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden getroffen om de populaties in stand te houden. Voor gierzwaluwen en huismussen is dat goed mogelijk.

Op een kademuur groeien muurplanten. Hiervan wordt het tongvaren beschermd door de Flora- en faunawet. Indien bij de werkzaamheden aan kademuren gewerkt wordt volgens de gedragscode van de Gemeente Amsterdam is een ontheffing van de Flora- en faunawet niet nodig.

Het bestemmingsplan maakt geen grote nieuwe ontwikkelingen mogelijk en zolang bij kleine ingrepen maatregelen worden getroffen ten aanzien van de beschermde soorten vormt het aspect natuur geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.11 Verkeer en Parkeren

5.11.1 Beleid, wet- en regelgeving

Locatiebeleid Gemeente Amsterdam

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

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

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

Het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam is verwoord in de nota 'Parkeren is Manoeuvreren' (Parkeernota Amsterdam, april 2001). Het parkeerbeleid bepaalt in belangrijke mate de bereikbaarheid van een stedelijk gebied en is daarmee mede bepalend voor de economische en sociaal-culturele vitaliteit. Het gemeentelijk beleid richt zich primair op het tegengaan van niet-noodzakelijk autogebruik. Gestreefd wordt naar het concentreren van arbeids- en bezoekersintensieve functies op goed per openbaar vervoer en fiets bereikbare locaties. Ter wille van een goede bereikbaarheid per auto blijft het stellen van een maximum aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk.

Er is voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld *leisure*, hotels, congresruimten en winkels) worden de zogenaamde CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening).

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

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 'Vlot 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.

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.

Regionale OV-Visie

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

5.11.2 Resultaten onderzoek

Huidige situatie en verkeerskundige ontwikkelingen

Oosterdokseiland Noord is een A-locatie vanwege de ligging in de nabijheid van het Centraal Station. De parkeernormering op een A-locatie is 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak kantoor- of bedrijfsruimte. Voor wonen wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per woning inclusief bezoekersparkeren. Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. In het plangebied zijn ondergrondse parkeergarages aanwezig.

Verkeerskundig gezien zal in de omgeving van het plangebied een belangrijke verandering optreden, die voortvloeit uit het besluit tot de aanleg van de Stadshartlus met een knip in de Prins Hendrikkade en leidt tot een autoluw deel tussen Damrak en Martelaarsgracht. Dit raadsbesluit dateert uit 1998 en is (her)bevestigd bij de besluitvorming over het maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper op 14 maart 2012. Deze 'knip' leidt in de omgeving van het stationsgebied, waaronder Oosterdokseiland Noord, tot gewijzigde verkeersstromen.

Voor het gebied rond het Stationseiland is een integraal verkeersonderzoek gedaan voor vier bestemmingsplannen, zodat de data op dezelfde uitgangspunten is gebaseerd, de verkeerseffecten in samenhang worden onderzocht en de samenhang tussen de plannen wordt bewaakt. Het betreft de volgende plannen: Stationseiland, Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, en Oosterdok-West. In het onderzoek zijn verkeersgegevens opgenomen van de De Ruijterkade. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau op basis van de verkeersintensiteiten van het statisch verkeersmodel.

De De Ruijterkade en de Oostertoegang zijn wegvakken in het plangebied die onderdeel uitmaken van het hoofdnet auto. Het omleiden van de verkeersstromen richting de De Ruijterkade heeft een toename in de verkeersstromen over de Ooster- en Westertoegang en de De Ruijterkade tot gevolg. Het totaal aan verkeersbewegingen over het wegennet in het gebied neemt echter significant af.

Werkwijze onderzoeken

Het GenMod is het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam dat in 2010 is geactualiseerd. Het model beschrijft de jaren 2008, 2010, 2015, 2020 en 2030. In de prognosejaren zijn zowel vastgestelde ontwikkelingen als ontwikkelingen in planvorming voor geheel Amsterdam opgenomen. De uitgangspunten van deze basisvarianten zijn vastgelegd in de "Basisgegevens verkeersprognoses" en zijn op 19 januari 2011 door B&W vastgesteld.

In voorliggend bestemmingsplan zijn geen programmatische wijzigingen voorzien ten aanzien van het vigerende bestemmingsplan tot het einde van de planperiode. Dit betekent dat de planvariant gelijk is aan de referentievariant.

Op basis van de door het model berekende intensiteit van het verkeer en de capaciteit van een wegvak kan de I/C-verhouding (intensiteit t.o.v. capaciteit) worden berekend. Dit is een indicator voor de mate van congestie. De verkeersintensiteiten op wegvakken en de intensiteits/capaciteitsverhouding zijn direct uit het verkeersmodel af te leiden. Deze intensiteiten worden berekend in aantallen voertuigen in de avondspits op een gemiddelde werkdag.

In referentiejaar 2020 en referentie 2020+ treedt uitsluitend op het wegvak Oosterdokseiland (tussen Oosterdoksdiijk en De Ruijterkade) een I/C-waarde op die groter is dan 90%, de grenswaarde voor het hoofdnet auto. 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 de omgeving van het plangebied. Door de Oostertoegang loopt een hoofdfietsroute over een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Op basis van de verkeersstromen uit de verkeersanalyse is voor het kruispunt De Ruijterkade – Oostertoegang nader onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling. De conclusie is dat het verkeersaanbod in normale operationele situaties verwerkt kan worden, maar door het veelvuldig onderbreken van de overige (auto)verkeersstromen de gegeven cyclustijd en de berekende opstellengte hoger kan uitvallen.

Het aspect verkeer en parkeren levert geen belemmeringen op voor voorliggend bestemmingsplan. In de bijlage bij deze toelichting is de rapportage die voor bestemmingsplan Stationseiland is opgesteld als bijlage 6 aan deze toelichting gevoegd. In deze rapportage zijn de verkeersgegevens voor de De Ruijterkade en de kruispuntenanalyse waaronder die van het kruispunt De Ruijterkade – Oostertoegang opgenomen. Aangezien deze gegevens al beschikbaar waren is geen afzonderlijke rapportage voor Oosterdokseiland Noord opgesteld.

5.12 Water

5.12.1 Wet- en regelgeving

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.

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De Kaderrichtlijn water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen.

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. Minder ingrijpende activiteiten vallen onder de algemene regels. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure.

Waterbesluit

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

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze

oppermaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

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

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

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

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

Nationaal waterplan

Op 12 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

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

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

Provinciale waterplan 2010-2015

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

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

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in

balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.

- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

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

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

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

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

Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de 'behartiging van aan het waterschap opgedragen taken'. Op 1 december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. Vanaf 1 augustus 2013 zijn twee bij de Keur behorende nota's (Keurbesluit Vrijstellingen en Beleidsregels Keurvergunningen) aangepast.

Legger

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

Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente

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

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

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.

Verordening op het binnenwater

De Verordening op het binnenwater (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 voor het grootste oppervlak van Amsterdam 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.

Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012

De verordening heeft tot doel regels te stellen met betrekking tot de ordening, de veiligheid en het milieu van de haven en de omgeving van de haven én de kwaliteit van de dienstverlening in de haven, ter bevordering van een goed havenbeheer. Het besluit tot vaststelling van de verordening is genomen op 25 april 2012.

In de verordening zijn de volgende kader stellende regels opgenomen:

- algemene verboden;
- regels die in het hele toepassingsgebied gelden;
- artikelen met ruimtelijke orderingsaspecten, zoals locaties waar generatorgebruik verplicht is of een ligplaatsverbod geldt.

In het reglement worden de volgende nadere regels opgenomen:

- technische en operationele voorschriften;
- regels met betrekking tot het aanvragen van een vergunning of het verlenen van een erkenning;
- de inhoudelijke uitwerking van de opgenomen operationele meldingsverplichtingen.

De bepalingen in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 zijn aanvullend ten opzichte van hogere regelgeving, zoals rijksregelgeving, in het bijzonder het Binnenvaartpolitiereglement, de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart, de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.

5.12.2 Nautische veiligheid

Het IJ is een belangrijke vaarweg die de status van hoofdtransportas heeft; het vormt de verbinding tussen zeehavens en het achterland. Het Rijk zet in op het stimuleren van vervoer via water in plaats van weg. Het functioneren van de hoofdtransportas mag door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet worden belemmerd.

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient aandacht besteed te worden aan de veiligheid langs vaarwegen. Vlotte en veilige scheepvaartverkeer dient beschermd te worden. Bebouwing langs vaarroutes kan immers zichtlijnen voor de scheepvaart belemmeren. Langs de Noordzeekanaal en het IJ bevindt zich walradar, die schepen via radarsignalen kan monitoren. Bebouwing langs het IJ mag deze radar niet verstoren. Nieuwe bebouwing langs de oever dient ook beschermd te worden tegen scheepvaart die uit de koers kan raken.

Hieronder wordt weergegeven hoe met de nautische veiligheid bij dit bestemmingsplan rekening is gehouden. De risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ wordt beoordeeld in paragraaf 5.6 Externe veiligheid.

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord is vaarwegbeheerder van het afgesloten IJ waarin het plangebied zich bevindt. RWS heeft de nautische rijkstaken in het Noordzeekanaalgebied gemandateerd aan het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Het CNB heeft de zorg gemandateerd gekregen voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied (aanloopgebied IJmuiden buiten het Sluizencomplex IJmuiden tot boei IJ10/IJ11 te Amsterdam). De taken van het CNB worden uitgevoerd door het Havenbedrijf Amsterdam. Daarnaast is Rijkswaterstaat West-Nederland Noord ook verantwoordelijk voor een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van het watersysteem. Dit beheer beslaat het water van oever tot oever.

Beleid en regelgeving

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening van 22 augustus 2011 is een nieuwe titel 2.1 Rijkvaarwegen opgenomen.

Het huidige rijksbeleid inzake veiligheid op rijksvaarwegen is op dit moment opgenomen in de Richtlijn Vaarwegen 2011 en in een brief van het ministerie van V&W van 21 mei 2008 waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat gemeenten verplicht met de rijksvaarwegbeheerder in overleg te treden indien het ruimtelijk plan binnen bepaalde afstand vanaf de vaarwegbegrenzing in "opgaande begroeiing en/of bebouwing voorziet".

Met de inwerkingtreding van het Barro eerste aanvulling is het rijksbeleid ten aanzien van veiligheid op rijksvaarwegen wettelijk verankerd. De regeling houdt het volgende in. Binnen de zogenaamde vrijwaringzones kan alleen een nieuwe bestemming toegestaan worden mits door de nieuwe bestemming:

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

8.4.3 Beoordeling nautische veiligheid

Havenbedrijf Amsterdam is als nautisch beheerder betrokken bij de voorbereidingen van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bebouwing (gebouwen) mogelijk. De bouw van steigers is binnen het bestemmingsplan toegestaan ten behoeve van de scheepvaart en op een zodanige plaats dat de scheepvaartveiligheid niet in het geding is. Daarnaast is uit het overleg met Havenbedrijf Amsterdam gebleken dat de gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsplan de zichtlijnen van de scheepvaart niet belemmeren en dat het de walradar niet verstoort. Uit nautische

aspecten bestaat er geen bezwaar tegen het bestemmingsplan.

5.12.3 Watertoets

Algemeen

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

Waterkering

Binnen het plangebied bevindt zich geen waterkering. De dichtstbijzijnde waterkering is de primaire waterkering gelegen onder de Zeedijk. Deze primaire kering beschermt niet zozeer de stadsboezem (het oppervlaktewater op NAP -0,40 in Amsterdam), maar het land dat binnen dijkkring 14 is gelegen. Het plangebied valt ruim buiten de verschillende beschermingszones van deze primaire waterkering.

Oppervlaktewater

Het plangebied is aan drie zijden omgeven door primaire watergangen. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het Binnen-IJ, aan de oostzijde door de Oosterdoksdoorgang en aan de westzijde door de Oostertoegang.

Binnen het plangebied zijn twee waterbeherende instanties actief: Rijkswaterstaat en Waternet/AGV. Rijkswaterstaat is waterbeheerder van het Binnen-IJ; de grens van het beheergebied van AGV loopt over de noordrand van het eiland. Oosterdoksdoorgang en Oostertoegang (en het eiland zelf) liggen in het beheergebied van Waternet/AGV. Rijkswaterstaat en Waternet/AGV stellen eisen aan wijzigingen aan of nabij het oppervlaktewater vanuit hun rol als waterbeheerder en vaarwegbeheerder. Het is verboden om zonder watervergunning oppervlaktewaterlichamen:

- direct of indirect met elkaar in verbinding te brengen;
- geheel of gedeeltelijk te dempen en gedempt te houden;
- van richting, vorm, afmeting of constructie te veranderen;
- de vorm en inrichting van de oevers te wijzigen;
- verharding aan te brengen in de beschermingszones van wateren. Voor het plangebied geldt dat de beschermingszones 5 m landinwaarts vanaf de insteek zijn.

Verder dient het hydraulisch functioneren van de watergangen alsmede de doorvaart gegarandeerd te blijven. Het is daarom verboden om zonder watervergunning in-, boven of onder oppervlaktewaterlichamen:

- steigers en afmeerpalen aan te brengen, te hebben, te wijzigen of te verwijderen;
- oeverbeschoeiing aan te brengen, te hebben, te wijzigen of te verwijderen;
- bouwwerken en/of andere werken op te richten, te hebben, te wijzigen of te verwijderen.

De enige ontwikkeling die in het plangebied is voorzien betreft een wijziging in de steigerconfiguratie van de riviercruise. Voor deze wijzigingen is reeds een watervergunning verleend.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waardoor het verhard oppervlak met meer dan 1.000 m² toeneemt en gecompenseerd moet worden door nieuw oppervlaktewater te realiseren in hetzelfde watersysteem ter grootte van 10%-20% van de verhardingstoename.

Grondwater

Het Oosterdoks-eiland, waarvan de noordelijke helft binnen het plangebied ligt, is ontstaan door plempingen in het Binnen-IJ vanaf 1832. Vanwege deze ontstaansgeschiedenis is de bodemopbouw in het plangebied zeer variabel en heterogeen. Wel is bovenop de plempingen in het gehele plangebied een

zandlaag aangebracht. Deze laag fungeert als freatisch pakket voor het grondwater.

In het plangebied zijn op dit moment geen nieuwe planontwikkelingen voorzien. Het maaiveld op het Oosterdokseiland noord ligt op circa NAP +1,3 m. De maatgevende Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) bij de bebouwing aan de De Ruijterkade is NAP +0,7 m, gemeten in freatische peilbuis D06703A, de enige op het eiland aanwezige peilbuis in het meetnet van Waternet. De ontwatering bedraagt hierbij 0,6 m. Het plangebied voldoet op de meetlocatie aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimtelooos bouwen. Wel is de ontwatering voor veel boomsoorten te klein om voldoende diep te kunnen wortelen. De gewenste ontwateringsdiepte om het volwassen eindbeeld van bomen te behalen is 1 m of meer.

Te lage grondwaterstanden kunnen zettingen, droogvallende houten paalfunderingen (wat kan leiden tot paalrot) en negatieve kleef aan de paalfunderingen veroorzaken. De bovenkant van de houten paalfunderingen van de panden aan de De Ruijterkade ligt op circa NAP - 0,8 m. De in dit geval maatgevende GLG (Gemiddeld Laagste Grondwaterstand) ter plaatse van deze panden is circa NAP +0,4 m. De grondwaterdekking op bovenkant houten paalfundering is circa 1,2 m tijdens de maatgevende GLG-situatie. Bij nieuwe ontwikkelingen of werkzaamheden in de openbare ruimte in het plangebied moet grondwaterdekking op de houten paalfunderingen gehandhaafd blijven.

De laatste jaren is een trend van een licht stijgende grondwaterstand waarneembaar. Een mogelijke oorzaak is de aanleg van enkele grote ondergrondse parkeergarages op Oosterdokseiland Zuid, waardoor freatische grondwaterstroming in zuidelijke richting deels geblokkeerd wordt. Binnen het plangebied is één ondergrondse parkeergarage aanwezig onder het pand aan de De Ruijterkade 154. Er zijn geen nieuwe ondergrondse constructies in het plangebied voorzien. Het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringmiddelen (drains) en permanente polderconstructies is in principe niet toegestaan. Nieuwe ondergrondse constructies, zoals kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd.

Hemelwater

Het hemelwater in het plangebied wordt met dakgoten en straatkolken verzameld om vervolgens via de riolering te worden afgevoerd. In het plangebied zijn geen wijzigingen voorzien die leiden tot een toename van de belasting op het bestaande hemelwaterafvoersysteem en het rioolstelsel. Bij nieuwe ontwikkelingen dienen maatregelen genomen te worden om de adequate verwerking van afvloeiend hemelwater te garanderen. Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan, dient het gebruik van uitlopende materialen (PAK, lood, zink en koper) tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen te worden.

Het aspect water levert geen belemmeringen op voor voorliggend bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

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

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

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

6.2 Planvorm

6.3 Artikelgewijze toelichting

6.3.1 Toelichting op de planregels

De inrichting van de planregels is deels voorgeschreven door de SVBP2012. De groepering van de planregels, de naamgeving van een aantal planregels en zelfs de inrichting van bestemmingen is deels bepaald door de ministeriële regeling. Een aantal planregels is zelfs geheel voorgeschreven: het overgangsrecht, de anti-dubbeltelregel en de slotregel. De regels zijn standaard ingedeeld in vier hoofdstukken. Bij elke planregel (elk artikel) wordt hieronder een nadere toelichting gegeven.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Wijze van meten**

In Artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Artikel 3 Gemengd**

De bestemming Gemengd betreft de bestaande bebouwing. Verschillende vormen van horeca (café, restaurant) en andere publieksgerichte functies (dienstverlening) zijn toegestaan naast de functie wonen. Gezien de menging van wonen en werken wordt er van uitgegaan dat bedrijven toelaatbaar zijn die vallen in milieucategorie 1 en 2 (zoals aangegeven in de Staat van Bedrijfsactiviteiten die als bijlage bij de Regels van dit bestemmingsplan is opgenomen). De functie horeca is beperkt tot maximaal drie vestigingen en gemaximeerd op 250 m² brutovloeroppervlak per vestiging. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan het bevoegd gezag toestaan dat het brutovloeroppervlak wordt uitgebreid tot maximaal 500 m² bvo per vestiging.

De maximale bouwhoogte is op de verbeelding weergegeven. Ter plaatse van de adressen De Ruijterkade 128 en De Ruijterkade 139 is een functieaanduiding 'verkeer' toegevoegd om aan te geven dat hier een doorgang van toepassing is. Bebouwing is hier toegestaan vanaf een bouwhoogte van 8 meter, gemeten vanaf maaiveld.

Panden met een cultuurhistorische waarde zijn op de verbeelding aangeduid met een orde 1, 2 of 3 waardering. Aan deze waardering zijn bouwregels verbonden met uitzondering van de orde 1 panden (de rijks- en gemeentelijke monumenten) die respectievelijk beschermd worden door de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Erfgoedverordening Stadsdeel Centrum.

- **Artikel 4 Verkeer - 1**

Alle gronden met een nadrukkelijke (hoofd)verkeersfunctie zijn bestemd voor het weg- en tramverkeer, met uitzondering van spoorwegverkeer waar de bestemming Verkeer - 2 van toepassing is. Het bestemmingsgebied omvat niet alleen de betrokken rijwegen, maar ook de doorgaande voet- en fietspaden, verkeers- en groenvoorzieningen, taluds, kunstwerken en nutsvoorzieningen. Het gasdrukmeet- en regelstation dat in het plangebied aanwezig is, valt deels in de bestemming Verkeer -1 en deels in de bestemming Verkeer -2 en is expliciet op de verbeelding aangeduid met de functieaanduiding 'nutsvoorziening'.

Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' bevindt zich, onder het viaduct, bebouwing ten behoeve van bedrijven (categorie 1 en 2), culturele voorzieningen en functies op het gebied van ontspanning en vermaak en horeca. De functie horeca is beperkt voor wat betreft brutovloeroppervlak tot 250 m². Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan het bevoegd gezag toestaan dat het brutovloeroppervlak voor horeca wordt uitgebreid tot maximaal 500 m² bvo. De maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, heeft met name betrekking op de hoogte van lantaarnpalen, verkeerssignalen, kunst- en reclameobjecten.

- **Artikel 5 Verkeer - 2**

Het spoorwegareaal is bestemd als Verkeer - 2. Toegestaan zijn spoorwegvoorzieningen zoals rails, viaducten en onderdoorgangen, taluds en bermen, geluidsschermen, (keer-)muren met de daarbij behorende groenvoorzieningen, water en nutsvoorzieningen. Het gasdrukmeet- en regelstation dat in het plangebied aanwezig is, valt deels in de bestemming Verkeer -1 en deels in de bestemming Verkeer -2 en is expliciet op de verbeelding aangeduid met de functieaanduiding 'nutsvoorziening'.

Ten behoeve van de aangrenzende bestemming Gemengd is ter plaatse van het aanduidingsvlak met de bouwaanduiding 'onderdoorgang' bebouwing toegestaan vanaf een bouwhoogte van 8 meter, gemeten vanaf maaiveld met een maximale bouwhoogte van 24 meter.

De spoorwegviaducten, het brugwachtershuis en de naastgelegen tunnel zijn vanwege hun cultuurhistorische waarde aangeduid met een orde 2 waardering.

- **Artikel 6 Water**

De bestemming Water betreft alle wateren binnen het plangebied. Onder de functie water moet eveneens worden verstaan vaarwater en voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer. De ligplaatsen voor riviercruiseschepen zijn op de verbeelding aangeduid met een aanduidingsvlak. De ligplaatsen zijn uitsluitend te gebruiken zoals aangeduid met de functieaanduiding en omschreven in de

regels.

- **Artikel 7 Waarde - Archeologie**

De gronden waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde - Archeologie gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 10.000 m² en dieper is dan 5 meter NAP, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen van artikel 7 en in de tweede plaats de bepalingen van artikel 8.

- **Artikel 8 Waarde - Cultuurhistorie**

Op 29 januari 1999 is het besluit tot aanwijzing als beschermd stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht genomen. In hoofdstuk 5.4 is uitvoerig aandacht besteed aan de cultuurhistorische ontwikkeling van het plangebied. Een groot deel van de gronden in het plangebied hebben deze dubbelbestemming. Behoud van de cultuurhistorische- en architectuurhistorische waarden staat bij gronden met deze bestemming voorop. Om die reden is de bestemming primair gemaakt aan de overige aan deze gronden gegeven bestemmingen. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunning altijd eerst dienen te worden getoetst aan de regels van de dubbelbestemming.

Het bestemmingsplan beoogt de karakteristiek van het stadsgezicht te behouden, te herstellen en/of te versterken. De karakteristiek is in de verbeelding geïntegreerd door middel van een specifieke bouwaanduiding die de architectonische waardering weergeeft. Het beleid over de waardering van gebouwen is opgenomen in paragraaf 5.4 en vertaald naar de regels.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen van artikel 7 en in de tweede plaats de bepalingen van artikel 8.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbeltelregel**

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

- **Algemene bouwregels**

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

- **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.

- **Algemene afwijkingsregels**

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

- **Algemene wijzigingsregels**

Dit artikel maakt het mogelijk de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen. In de bestemmingen Gemengd en Verkeer - 1 zijn bedrijven toegestaan die zijn vermeld in bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten, die deel uitmaakt van de regels. Aan de lijst met toegelaten bedrijven kunnen wijzigingen worden aangebracht door het bevoegd gezag.

HOOFDSTUK 4 – OVERGANGS- EN SLOTREGELS

- **Overgangsrecht**

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

- **Slotregel**

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 7 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 grotendeels 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. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Dit systeem biedt 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. In voorliggend bestemmingsplan worden echter geen ruimtelijke ontwikkelingen, die gepaard gaan met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, mogelijk gemaakt. Een exploitatieplan zoals geregeld in artikel 6.12 lid 1 Wro is dan ook niet noodzakelijk voor dat deel van de gronden dat niet in eigendom is van de gemeente.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

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

Daarnaast is het plan voorgelegd aan de volgende overlegpartners:

9. Prorail;
10. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
11. Bureau Monumenten & Archeologie;
12. Havenbedrijf Amsterdam.

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd.

8.1.1 Reactie Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat (RWS) geeft aan dat West-Nederland Noord vaarwegbeheerder is van het afgesloten IJ waarin het plangebied zich bevindt. In paragraaf 5.12.2 van deze toelichting staat aangegeven dat het nautisch beheer van het IJ bij het CNB ligt.

RWS verzoekt het volgende op te nemen in de toelichting:

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft de nautische rijkstaken in het Noordzeekanaalgebied gemandateerd aan het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Het CNB heeft de zorg gemandateerd gekregen voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied (aanloopgebied IJmuiden buiten het Sluizencomplex IJmuiden tot boei IJ10/IJ11 te Amsterdam).

Daarnaast is Rijkswaterstaat West-Nederland Noord als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor het waterstaatkundig beheer van de vaarweg. Dit beperkt zich ter plaatse van het bestemmingsplan Oosterdokseiland tot de doorgaande vaarweg. In paragraaf 5.12.2 van de toelichting staat het Barro genoemd. Op 1 oktober 2012 is het Barro uitgebreid met onder andere de ruimtevraag langs rijksvaarwegen, de zogenaamde vrijwaringzone vaarweg. In deze zone zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan die de veiligheid voor de scheepvaart op de rijksvaarweg in gevaar brengen (doorvaart, zicht en hulpverlening). De vrijwaringzone Barro wordt gerekend vanaf de begrenzinglijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger conform artikel 5.1 van de Waterwet. Het afgesloten IJ is onderdeel van de zeehaventoegang. De vrijwaringzone zeehaventoegang is 40 meter. De vrijwaringzone Barro van de vaargeul loopt tot in het plangebied. Hiermee is ook het onderdeel vrijwaringzone vaarweg van het Barro relevant voor het plangebied.

RWS verzoekt ter verheldering een opname van de vaarwegbegrenzing, zoals vastgelegd in de legger, op de verbeelding van het plan. Zodoende kan Rijkswaterstaat beter beoordelen op welke manier dit bestemmingsplan overlapt met de vaarweg en vrijwaringszone.

Ten slotte is Rijkswaterstaat West-Nederland Noord verantwoordelijk voor een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van het watersysteem. Dit beheer beslaat het water van oever tot oever. RWS verzoekt dit in de toelichting van het plan te vermelden.

Beantwoording:

Het verzoek van Rijkswaterstaat met betrekking tot de bevoegdheden is opgenomen in de toelichting (paragraaf 5.12.2).

Naar aanleiding van de reactie van Rijkswaterstaat met betrekking tot de vrijwaringszone is contact opgenomen met RWS en aangegeven dat de vaarwegbegrenzing niet van toepassing is, aangezien de vaarweg ruim buiten het plangebied is gelegen. De vrijwaringszone is wel van toepassing, echter er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de zichtlijnen van de scheepvaart zouden kunnen belemmeren en/of de walradar kunnen verstoren.

Met betrekking tot het verzoek van RWS de verantwoordelijkheid ten aanzien van de kwalitatieve en kwantitatieve toestand van het watersysteem te vermelden in de toelichting, dit is conform het tekstvoorstel van Rijkswaterstaat overgenomen in paragraaf 5.12.2.

8.1.2 Havenbedrijf Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam reageert namens het Centraal Nautisch Beheer en verzoekt in deze toelichting, naar aanleiding van vernieuwde afspraken uit 2011 met betrekking tot de riviercruisevaart, het volgende op te nemen: De riviercruiseschepen zorgen voor dynamiek in het gebied, maar voorkomen moet worden dat het uitzicht jaarrond wordt belemmerd. Bestemming water ter hoogte van de kade is riviercruise, in het vlak is het oprichten van steigers toegestaan, het aantal gelijktijdig aangemeerde schepen buiten het seizoen is acht. Planning richt zich op een operationeel gebruik.

Beantwoording:

Het verzoek van Havenbedrijf Amsterdam is in de toelichting (paragraaf 4.1) verwerkt.