



Bestemmingsplan Westzijde NEMO- Pier

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.A1906BPGST-OW01

Datum print 1 Oktober 2020

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing	7
1.3	Doelstelling	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Geschiedenis van het plangebied	9
2.2	Geldend planologisch kader	12
2.3	Beschrijving huidige ruimtelijke situatie	12
2.4	Beschrijving huidige functionele situatie	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
3.1	Europees beleid	17
3.2	Rijksbeleid	17
3.3	Provinciaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	Archeologie en cultuurhistorie	25
4.1	Archeologie	25
4.2	Cultuurhistorie	28
Hoofdstuk 5	Bodem	29
5.1	Kader	29
5.2	Plangebied	29
Hoofdstuk 6	Geluid	31
6.1	Kader	31
6.2	Plangebied	31
Hoofdstuk 7	Duurzaamheid	33
7.1	Kader	33
7.2	Plangebied	34
Hoofdstuk 8	Externe veiligheid	35
8.1	Kader	35
8.2	Plangebied	35
Hoofdstuk 9	Luchthavenindelingsbesluit	37
9.1	Kader	37
9.2	Plangebied	37
Hoofdstuk 10	Luchtkwaliteit	39
10.1	Kader	39
10.2	Plangebied	40
Hoofdstuk 11	Milieueffectrapportage	41

Hoofdstuk 12	Milieuhinder bedrijvigheid	43
12.1	Kader	43
12.2	Plangebied	43
Hoofdstuk 13	Natuur	45
13.1	Beschermde soorten	45
13.2	Beschermde gebieden	45
Hoofdstuk 14	Verkeer en parkeren	47
14.1	Kader	47
14.2	Plangebied	48
Hoofdstuk 15	Water	49
15.1	Kader	49
15.2	Plangebied	52
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	53
16.1	Algemeen	53
16.2	Artikelgewijze toelichting	53
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	57
17.1	Kader	57
17.2	Plangebied	57
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59
18.1	Inspraak	59
18.2	Vooroverleg	59
18.3	Zienswijzen	60

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan Westzijde NEMO-pier geeft concrete invulling aan het water aan de westzijde van de NEMO-pier. De aanleiding voor het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan is de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) van 5 juni 2013 inzake het bestemmingsplan Oosterdok oost (NEMO-pier). Deze uitspraak is bij deze toelichting gevoegd als bijlage 1. De Afdeling heeft besloten de bestemming Water - 3 van dit bestemmingsplan te vernietigen. Het vernietigde deel vormt het plangebied in het voorliggende bestemmingsplan.

Om aan de uitspraak van de Afdeling te voldoen is in 2013 al een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Naar aanleiding van de hertegen ingebrachte zienswijzen, is besloten de bestemmingsplanprocedure niet voort te zetten. Daarna hebben diverse overleggen plaatsgevonden met gebruikers van het plangebied. Omdat deze overleggen nog niet vertaald zijn in een nieuw bestemmingsplan, heeft Charterhaven Oosterdok (CHO) de gemeente in augustus 2018 verzocht een bestemmingsplan vast te stellen. Nu hierover geen besluit is genomen, heeft CHO beroep ingesteld bij de Afdeling over het uitblijven van een besluit. De Afdeling heeft op 16 april 2019 geoordeeld dat de gemeenteraad een besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan moet nemen voor 15 oktober 2019. Besluitvorming voor die datum is niet haalbaar gebleken. Gezien het tijdsverloop en de wijziging van de omstandigheden na terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan in 2013, is vanuit zorgvuldigheidsoogpunt een nieuw ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

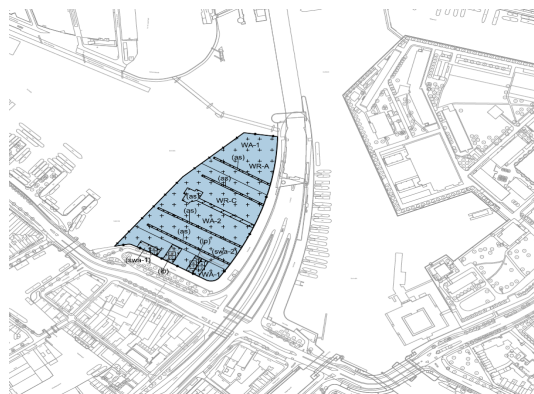
1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Westzijde NEMO-pier' wordt als volgt begrensd:

<u>noorden:</u>	door het water van het Oosterdok;
<u>oosten:</u>	door de kade aan de westzijde van de NEMO-pier;
<u>zuiden:</u>	door lage kade grenzend aan de Prins Hendrikkade;
<u>westen:</u>	door het water van het Oosterdok.



ligging plangebied



weergave verbeelding plangebied

1.3 Doelstelling

Het voorliggende bestemmingsplan heeft als voornaamste doel het door de Afdeling vernietigde deel van het bestemmingsplan Oosterdok oost (NEMO-pier) te repareren.

Subsidiair heeft voorliggend bestemmingsplan te voorzien in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied in verband met de ambitie voor het plangebied als ook het vereiste dat een actueel juridisch planologisch kader van kracht is vanuit de huidige wet- en regelgeving.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting en bijlagen. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

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

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid. In hoofdstuk 4 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Plankader

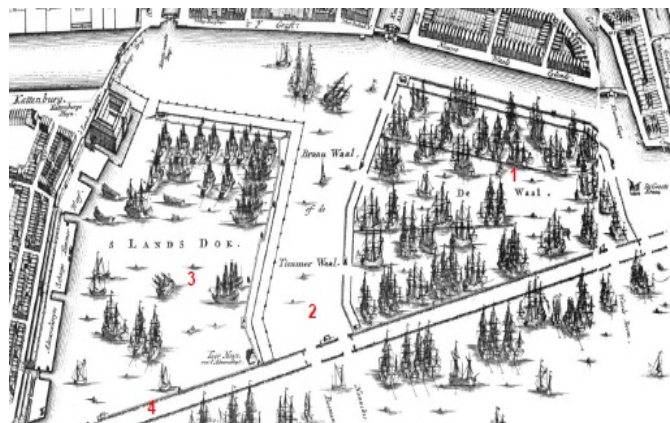
2.1 Geschiedenis van het plangebied

2.1.1 Historische ontwikkeling

Amsterdam begon aan de rivier de Amstel, die ontstaan is als een natuurlijke waterloop voor de afwatering van het uitgestrekte veenlandschap. Deze veenstroom was rond het jaar 1000 tot circa 11,5 meter onder NAP diepte uitgesleten en had een brede waterloop tussen de oevers, variërend van 135 meter bij het huidige Rokin tot 170 meter bij de monding aan het IJ.



stadsplattegronduit 1560 - plangebied (in paars) ligt in het IJ



historische kaart van Gerret de Broen (1774) ter plaatse van het plangebied
het noorden is onder waarbij goed te zijn (1) de Nieuwe Oude Waal, (2) de Brau (ook wel
Breeuw)/Timmerwaal, (3) 's Lands Dok afgesloten in het noordoosten (4) de palenrij De Laag.

De kustlijn waaraan de haven zich zou gaan ontwikkelen, ontstond in de 2^{de} helft van de 12^{de} eeuw. De stormvloed van achtereenvolgens 1164, 1170 en 1175 maakten het IJ groter en breder door afkalving van de noordelijke en zuidelijke IJ-oevers. Mogelijk is toen pas het water van het Oosterdok ontstaan en was daarvoor de zuidelijke IJ-oever noordelijker gelegen, ongeveer daar waar later in de 19^{de} eeuw weer land is aangeplempt.

Het IJ was een belangrijke vaarroute. Door de ligging aan het IJ ontwikkelde Amsterdam zich tot een knooppunt van handelswegen en kon de stad, vanaf de middeleeuwen maar met name vanaf het einde van de 16^{de} eeuw, uitgroeien tot een maritieme metropool. In 1655 is het complex van het Marine Etablissement Amsterdam met het gebouw van 's Lands Zeemagazijn opgericht.

Om de waterhuishouding te verbeteren besloot het stadsbestuur in 1828 tot de aanleg van dijken met sluizen langs de IJ-oever. Door de aanleg van de Oosterdoksdam in 1832 ontstond het Oosterdok. Hierdoor werd dit deel afgescheiden van het IJ dat toen nog in open verbinding stond met de Zuiderzee. Door de dam kende deze omsloten watervlakte het "Oosterdok" geen eb- en vloedverschillen meer. Aan de westkant van de stad ontstond op soortgelijke wijze het "Westerdok".

Ondanks deze ingrepen zette de verlanding van de haven zich voort. In 1869 werd daarom besloten om het havenfront af te sluiten. Tussen 1872 en 1877 zijn drie eilanden aangelegd, waaronder het

Oosterdokseiland en een spoordijk voor het nieuw te bouwen Centraal Station in het IJ, waarbij de paalwerken van de Laag en waarschijnlijk de paalwerken van de Waal werden verwijderd.



's Lands Zeemagazijn vanaf IJ-gracht - Prins Hendrikkade - circa 1835-1850



stoonreistellingen bij begin bouw Centraal Station - augustus 1881

In de loop van de 19^{de} eeuw veranderde de inrichting van het werfterrein op Kattenburg ingrijpend. Om meer ruimte te creëren voor de technische voorzieningen die de modernisering van de scheepsbouw met zich meebracht, werd steeds meer open water voor de werf opgeofferd. Met de aanleg van de IJtunnel in 1962-1968 werd ook het toen nog open Marinedok bijna in zijn geheel met zand dichtgestort en ontstond het huidige marineterein.



luchtfoto bouw IJtunnel - oktober 1965



opgang IJtunnel - anno 2011

In 1984 meerde een aantal historische/museale schepen af aan de oostkade van de IJtunnel. Het begin van de "Vereniging Museumhaven Amsterdam" (VMA) op het Oosterdok. Op de fundamenten van de IJtunnel is in 1995 het science center NEMO opgericht. Als laatst gebouwd is het "Architectuur Centrum Amsterdam" (ARCAM) dat sinds 2003 een plek in het gebied heeft.

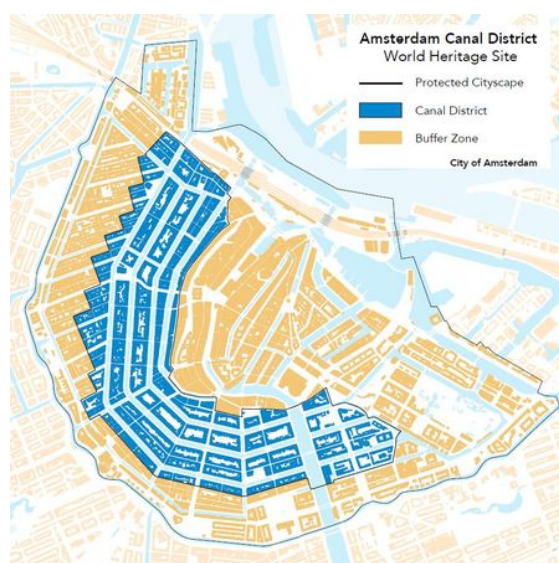
2.1.2 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

2.1.2.1 Beschermd stadsgezicht

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de binnenstad aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. Het gehele plangebied ligt binnen het gebied dat aangewezen is als beschermd stadsgezicht. De gevolgen van deze aanwijzing voor de regels van dit bestemmingsplan, worden uitgelegd in hoofdstuk 4.



begrenzing beschermd stadsgezicht



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

2.1.2.2 UNESCO Werelderfgoed

Op 31 juli 2010 is de Amsterdamse grachtengordel op de lijst van Werelderfgoed geplaatst. Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit waardevolle culturele en architectonische erfgoed. Met dit erfgoed moet zorgvuldig worden omgegaan.

De 17^{de} eeuwse grachtengordel vormt het kerngebied (de 'property') van het gebied dat is aangewezen als Werelderfgoed. De bouwblokken tussen de Amstel, Nieuwe Herengracht, Plantage Muidergracht en Nieuwe Prinsengracht behoren tot deze kernzone. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de voor een Werelderfgoed vereiste aan te wijzen bufferzone. De begrenzing van de bufferzone komt overeen met de grenzen van het beschermd stadsgezicht. Het gehele plangebied ligt binnen het gebied dat aangewezen is als bufferzone.

Het gevolg van de plaatsing is dat de gemeente de 'outstanding universal values' van het kerngebied beschermt. Het beschermen van deze waarden betekent behoud van de historische uniciteit van de grachtengordel als stedenbouwkundig en cultuurhistorisch complex. Dit vereist zorgvuldige toetsing om aantasting van de 'outstanding universal values' te voorkomen. De huidige instrumenten hiervoor zijn de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en de daarmee samenhangende beschermende

bestemmingsplannen. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

2.1.3 Structuurbepalende elementen

Het plangebied wordt in ruimtelijk opzicht als het ware gedomineerd door het water en de verbinding van het water met het land door middel van de kades. In het navolgende wordt ingegaan op deze structuurbepalende elementen in het plangebied. Hierbij wordt opgemerkt dat de kades buiten het plangebied zijn gelegen en formeel dus geen onderdeel zijn het voorliggende bestemmingsplan.

2.1.3.1 Water

Het water is de overgang tussen de kleinschalige bebouwing van de binnenstad en de grootschalige nieuwbouw van het Oosterdokseiland. Het gebied is vanuit de geschiedenis onlosmakelijk aan het water verbonden. Dit is de kracht van het gebied. Vanaf de kades kan goed teruggekeken worden op het historische centrum van Amsterdam. Het is dan ook van groot belang om het zicht op en over het water te waarborgen. Er moet voor gewaakt worden dat de ruimten langs de kades niet dichtslibben met allerlei steigers en boten.

2.1.3.2 Kades

De openbare ruimte van het gebied wordt gevormd door de kades die overal verhard en openbaar toegankelijk zijn. Binnen en buiten het gebied ligt het maaiveld op verschillende niveaus. Om de kades voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer vanaf de Prins Hendrikkade toegankelijk te maken worden beide zijden van de pier ontsloten met een hellingbaan. Voetgangers kunnen via de trappartijen de niveauverschillen overbruggen. Door het hoogteverschil op de kop van de pier is het niet mogelijk voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer en fietsers om hieromheen te rijden. Aan de zuidkant van het plangebied (westzijde NEMO-pier) bevinden zich (openbare) parkeerplaatsen waarvoor betaald moet worden.

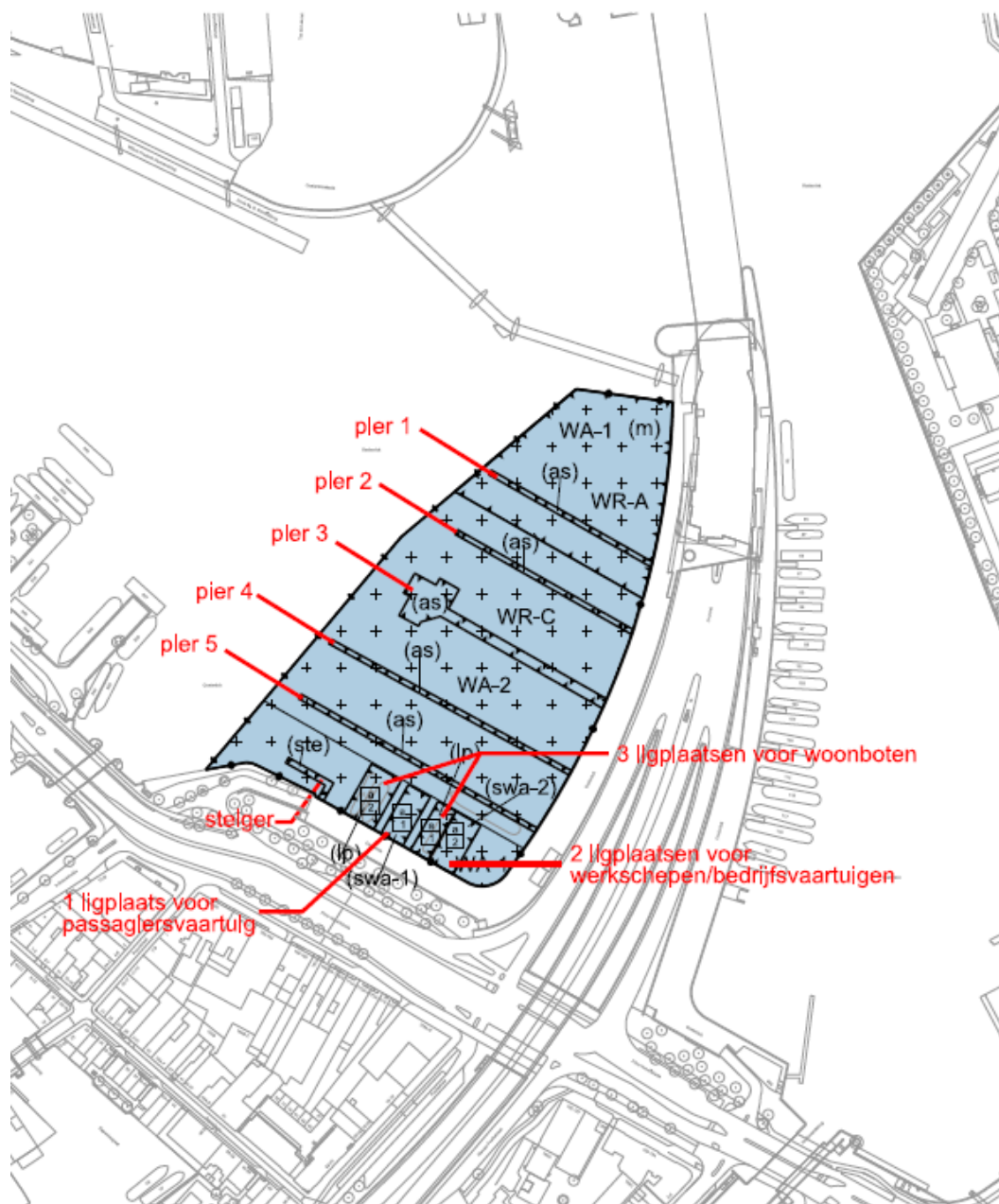
2.2 Geldend planologisch kader

Zoals eerder opgemerkt geldt voor het plangebied geen bestemmingsplan.

2.3 Beschrijving huidige ruimtelijke situatie

2.3.1 Water

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



indicatief overzicht plangebied met locatieaanduidingen van diverse functies

2.3.2 Werkschepen/bedrijfsvaartuigen, woonboten en andere vaartuigen

In het plangebied bevinden zich aan de westzijde van de NEMO-pier de volgende vaartuigen:

- vaartuigen (dat wil zeggen charterscheperen) die tijdelijk aanleggen aan de pieren 2 t/m 5,
- een drietal vergunde ligplaatsen voor woonboten (genaamd 'Vios', 'Deborah' en 'Hoop op welvaart') aan de lage kade van de Prins Hendrikkade;
- een tweetal vergunde ligplaatsen voor werkschepen/bedrijfsvaartuigen (genaamd 'Vereeniging' en een ongenaamd werkvlot) aan de lage kade van de Prins Hendrikkade;
- een tijdelijke aanlegmogelijkheid voor één passagiersvaartuig.

De ligplaatsen genoemd onder a) zijn ligplaatsen voor tijdelijk gebruik. Daarmee wordt bedoeld dat zij in tegenstelling tot de ligplaatsen voor woonschepen niet permanent ingenomen worden voor schepen in de chartervaart. De steigers liggen hier verder uit elkaar, waardoor hier grotere schepen aan kunnen leggen. Ten aanzien van de capaciteit van het aantal charterschepen dat hier kan aanleggen, is gekeken naar de bestaande situatie, waarbij de (naams)aanduidingen van de 'scheepsnamen' ter plaatse van de pieren als uitgangspunt zijn genomen. Voorgaande leidt ertoe dat zich maximaal 30 charterschepen binnen het plangebied mogen bevinden.

Aan de zuidkant van de kade bevinden zich drie vaste ligplaatsen voor woonboten waarop wonen is toegestaan, twee ligplaatsen voor werkschepen en één ligplaats voor een passagiersvaartuig.

2.3.3 Aanlegsteigers en steigers

Naast enkele ligplaatsen (deze zijn in het voorgaande reeds uiteen gezet) zijn de overige ligplaatsen bedoeld voor tijdelijk gebruik voor onder meer de schepen in de chartervaart. De aanlegsteigers liggen hier verder uit elkaar, waardoor hier grotere schepen aan kunnen leggen. Gekeken van noord naar zuid bevinden zich 5 aanlegsteigers die op de kopse kant aansluiten op de westzijde van de NEMO-pier. De globale afmetingen van de steigers zijn als volgt:

- pier 1 90 meter lang en 3 meter breed;
- pier 2 95 meter lang en 3 meter breed;
- pier 3 85 meter lang en 6 meter breed met een platform van ongeveer 25 bij 25 meter;
- pier 4 130 meter lang en 3 meter breed;
- pier 5 130 meter lang en 3 meter breed.

Deze aanlegsteigers zijn als zodanig op de verbeelding aangeduid.

In het verleden was ten noorden van pier 1 nog een steiger aanwezig, de zogenoemde 'nulsteiger'. Deze tijdelijke steiger was gerealiseerd voor de Hiswa te water die vroeger in Amsterdam werd gehouden en is verwijderd om plaats te maken voor wederom een tijdelijke steiger ten behoeve van het tijdelijk afmeren van het VOC-schip "*De Amsterdam*" vanwege de verbouwing van het Scheepvaartmuseum.

De tijdelijke nulsteiger was ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan Oosterdok oost (NEMO-pier) reeds gesloopt. Om reden van uitvoerbaarheid is daarom de zogenoemde nulsteiger niet in het bestemmingsplan Oosterdok oost (NEMO-pier) opgenomen en als zodanig vastgesteld. Tegen het niet opnemen van het de zogenoemde nulsteiger in voornoemd bestemmingsplan is geen beroep ingesteld.

Aan de zuidzijde is tussen de op de verbeelding opgenomen aanduidingen 'ligplaats' voor woonboten een aanlegsteiger voor de passagiersvaart aanwezig. In de uiterste zuidwesthoek ligt een steiger.

2.4 Beschrijving huidige functionele situatie

2.4.1 Water

Het in het plangebied aanwezige water mag gebruikt worden voor waterwegen, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden.

2.4.2 Werkschepen/bedrijfsvaartuigen, woonboten en andere vaartuigen

In het voorliggende bestemmingsplan zijn twee ligplaatsen voor werkschepen/bedrijfsvaartuigen opgenomen als ook drie ligplaatsen voor woonboten. Dit betreffen vaste/permanente ligplaatsen. Dit in tegenstelling tot de tijdelijke ligplaatsen om een passagiersvaartuig aan te leggen als ook de tijdelijke ligplaatsen om schepen in de chartervaart aan te leggen.

De charterschepen hebben als functie charteren. Dat wil zeggen dat de schepen bedrijfsmatig groepsreizen uitvoeren naar en van een bestemming buiten de gemeente Amsterdam, met een passagierschip dat voldoet aan de geldende wet- en regelgeving voor het bedrijfsmatig uitvoeren van groepsovernachtingen aan boord.

De Charterhaven Oosterdok BV heeft door middel van het opstellen van een inventarisatie aannemelijk gemaakt dat op de charterschepen naast het gebruik als charteren tevens het gebruik als horeca 5 (overnachtingen) plaatsvindt. De volledige inventarisatie is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd. Met deze inventarisatie is inzichtelijk gemaakt wat het bestaande gebruik omvat op de charterschepen, namelijk charteren en in meer of mindere mate ook het aanbieden van overnachtingen. Gelet op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 5 juni 2013 inzake het bestemmingsplan Oosterdok oost (NEMO-pier) - zie bijlage 1 - is het bestaande gebruik van de charterschepen legaal aangevangen. Gelet op de vaste jurisprudentie over bestaand legaal gebruik, is het legale gebruik van de charterschepen met overnachtingen van een positieve bestemming voorzien.

2.4.3 Aanlegsteigers en steigers

Enkel de bestaande aanlegsteigers en steigers zijn opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. De bestaande steigers bevinden zich bij de drie ligplaatsen voor woonboten, de twee ligplaatsen voor de werkschepen/bedrijfsvaartuigen en de twee ligplaatsen voor passagiersvaartuigen binnen de bestemming Water - 1. De bestaande aanlegsteigers bevinden zich zowel in de bestemming Water - 1 als de bestemming Water - 2.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

3.1.1 Europese 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 oppervlakte- en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De KRW moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in alle Europese landen in 2027 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 huidige stroomgebiedbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen. Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie hoofdstuk 15 uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

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

Dit is een verdrag van de Raad van Europa. Het Verdrag van Malta geeft aan dat archeologische vindplaatsen in de bodem behouden moeten blijven (behoud in situ) door het nemen van planologische maatregelen. Ontwikkelaars, planologen, stedenbouwkundigen en archeologen zullen in de plannen die zij ontwikkelen de archeologische waarden in de bodem moeten ontzien. De overheid dient ervoor zorg te dragen dat archeologische vindplaatsen op kaarten worden aangegeven zodat ze zichtbaar zijn en er bij het opstellen van bouwplannen en ruimtelijke ordeningsplannen rekening mee kan worden gehouden. Is behoud in situ niet mogelijk, dan zullen de vindplaatsen door middel van een archeologische opgraving moeten worden veiliggesteld (behoud ex situ). Ten aanzien van de financiering geldt het principe van 'de verstoorder betaalt', wat betekent dat degene die het initiatief neemt tot een bodemverstorende activiteit de kosten van archeologisch (voor)onderzoek dient te vergoeden. Tevens dient de verstoorder tijd beschikbaar te stellen voor een (voor)onderzoek. Voor het plangebied is een verkennend bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3). De resultaten van dit onderzoek zijn vertaald in het bestemmingsplan. Hierdoor is dit bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- 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.

Uit deze drie hoofddoelen komen 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk

vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).

- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3).
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6).
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Van de in het Barro geregelde onderwerpen zijn geen specifieke onderwerpen van belang voor het voorliggende bestemmingsplan. De rijksvaarweg het IJ ligt op geruime afstand van het plangebied. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het voorliggende bestemmingsplan de bestaande situatie juridisch planologisch vastlegt. In deze zin worden er geen nieuwe ontwikkelingen anders dan reeds op grond van de bestaande situatie toegestaan. Voor het overige is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

3.2.2 Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's gevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

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

3.2.3 Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren

Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe en wat Rijkswaterstaat doet als het gaat om het waterbeheer van de grote rivieren en meren. Het plan vormt een nadere invulling van het Nationale Waterplan. In de nieuwe versie die vanaf 2016 in werking is getreden, zet Rijkswaterstaat de aanpak uit voortgaande jaren voort. Er staat beschreven wat Rijkswaterstaat de komende 6 jaar doet om Nederland te beschermen tegen het water, overtollig water af te voeren en watertekort te beperken, de waterkwaliteit te verbeteren, vlot en veilig verkeer over water mogelijk te maken en bij te dragen aan een duurzame leefomgeving.

3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Als er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de behoefte hieraan beschreven te worden (artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening). Bij dit bestemmingsplan gaat het niet om een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het betreft een voortzetting van de bestaande situatie, die in overeenstemming is met het huidige planologisch regime. Dat er desalniettemin sprake is van een behoefte, blijkt uit het gegeven dat het huidige gebruik al lange tijd plaatsvindt. Gezien het voorgaande is de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

3.2.5 Wet verduidelijking voorschriften woonboten

Naar aanleiding van uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat woonboten omgevingsvergunningplichtig zijn als bouwactiviteit (o.a. ABRvS 16 april 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:1331) en woonboten en ook andere drijvende bouwwerken die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren daarmee aan de technische eisen van het Bouwbesluit moeten voldoen, is repartiewetgeving opgesteld (Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Stb. 2017, 32) en de wijziging van het Bouwbesluit voor drijvende bouwwerken). Deze wetgeving is in werking getreden op 1 januari 2018.

In het Bouwbesluit zijn nu aparte technische eisen voor drijvende bouwwerken opgenomen. Voor nieuwe woonboten gaan er minder bruikbaarheidseisen gelden. Zo zijn er lagere plafonds en kleinere ruimtes mogelijk. Ook gelden er andere eisen voor de constructie, de brandveiligheid en het energieverbruik.

De wet voorziet in overgangsrecht voor woonboten en andere drijvende objecten die legaal aanwezig zijn op het moment van inwerkingtreding van de wet. Door dit overgangsrecht zijn de technische voorschriften van het Bouwbesluit 2012 niet van toepassing op deze categorie. De verleende ligplaatsvergunningen worden aangemerkt als omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Dit plan voorziet in drie ligplaatsen voor een woonboot. Nu deze woonboten over een ligplaatsvergunning beschikken, is het overgangsrecht uit deze wet hierop van toepassing. De ligplaatsen hebben dan ook een positieve bestemming gekregen. Gezien het voorgaande staat deze wet niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH2050

Provinciale Staten hebben op 19 november 2018 de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland.

De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Economische groei en een gezonde leefomgeving moeten op elkaar zijn afgestemd en

houden elkaar in evenwicht. De vele ontwikkelingen die de komende jaren op de samenleving zullen afkomen, zijn in de Omgevingsvisie NH2050 aangestipt. Er zijn acht urgente ontwikkelingen geformuleerd waar de samenleving mee te maken zal krijgen:

- Klimaatverandering: bescherming bieden tegen de (extra versnelde) zeespiegelstijging.
- Bodem-, water- en luchtkwaliteit: verdere verbetering van de kwaliteit van bodem, water en lucht op alle plekken in de provincie.
- Biodiversiteit en natuur: investeren en vergroten van de biodiversiteit om andere doelen te bereiken zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.
- Economische transitie: ruimte te bieden aan ontwikkelingen van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten door de overgang naar duurzame economie.
- Energie transitie: overgaan naar een samenleving in de provincie die volledig klimaatneutraal is en is gebaseerd op hernieuwbare energie.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland verplaatsen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt; het versterken van mobiliteitsopties zoals goede OV-verbindingen en ontwikkelen van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.
- Verstedelijking: vraag en aanbod van woon-en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming brengen, waarbij duurzaamheid het uitgangspunt is voor de totale woningvoorraad.
- Landschap: benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

In de Omgevingsvisie NH2050 zijn ontwikkelprincipes geformuleerd die helpen om in samenhang te kijken naar de bovengenoemde acht hoofdthema's. Verder heeft de provincie vijf samenhangende bewegingen beschreven die samen met de hoofdthema's richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

1. Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

De hoofdthema's en de samenhangende bewegingen vormen de belangrijkste maatschappelijke opgaven voor de komende jaren. Ontwikkelprincipes bieden houvast voor iedereen die iets wil doen dat raakt aan de fysieke leefomgeving. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze belangen voorafgaan.

Metropool

Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De metropool moet tot 2050 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, die vooral binnen het binnenstedelijk gebied gerealiseerd worden. De regionale verschillen tussen de grotere en kleinere kernen binnen de metropool moeten hun sterke identiteit behouden, terwijl het geheel in sterkere mate als een systeem functioneert. Er moet functiemenging zijn, een goede bereikbaarheid en er wordt geïnvesteerd in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer tussen woon- en werklocatie. De provincie ziet hierin niet de rol van trekker voor zichzelf, maar dit zal gezamenlijk met partners die daar mede voor

verantwoordelijk zijn, worden opgepakt.

Bereikbaarheid

Verder vindt de provincie een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. De provincie stelt zich ten doel dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Verdichting

De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande, verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Er moet voldoende ruimte en budget zijn voor de ontsluiting van grote woongebieden door te verdichten op goed bereikbare plekken nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Groen en (water)recreatie

Ten slotte dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie. Met de provincies Utrecht en Zuid-Holland is in het kader van de Groene Hartsamenwerking het Perspectief Groene Hart 2040 vastgesteld. Daarmee hebben deze provincies zich gecommitteerd aan samenhangend beleid voor het Groene Hart, wat in uitwerkingen verder vorm zal worden gegeven. Kern van de beweging zijn twee grote veranderprocessen die vragen om samenwerking, innovatie en gebiedsgericht maatwerk: de ontwikkeling naar een natuurinclusieve landbouw en de bodemdaling in veenweidegebied.

Waterrecreatie is als belangrijk thema in Noord-Holland in een gezamenlijk met alle partners opgestelde Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030 benoemd. Zowel vanuit het economisch als maatschappelijk belang dient de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie te worden behouden en versterkt. Het Blauwe Hart (het gebied van Markermeer en IJmeer) is een belangrijke locatie voor de groeiende behoefte aan waterrecreatie.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid en is daarmee in overeenstemming.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening en ontwerp Omgevingsverordening

Het ruimtelijke beleid uit de provinciale omgevingsvisie is doorvertaald naar de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Daarnaast bevat de PRV regels die voortvloeien uit het Barro. Bij de gemeentelijke planologische besluitvorming, zoals over de vaststelling van een bestemmingsplan, moeten de regels uit de PRV in acht genomen worden. Het voorliggende plan is in overeenstemming met de PRV.

Er is een Omgevingsverordening in de maak. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden hier in verankerd. De Omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De provincie wil een eenvoudiger, duidelijker en meer integraal systeem van regels. Met meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte. Naar verwachting nemen provinciale staten op 5 oktober 2020 een besluit over de vaststelling van de omgevingsverordening. Het voorliggende plan is in overeenstemming met de ontwerp Omgevingsverordening.

3.3.3 Watervisie

Water is enorm belangrijk voor ons land en de provincie. De belevingswaarde van het alom aanwezige water en de mogelijkheden die het biedt, het leven met en strijden tegen, dat is wat Noord-Holland uniek maakt. Vanuit dit vertrekpunt wil de provincie het water in Noord-Holland mooier, bedrijviger en veiliger maken dan het al is, op een haalbare en betaalbare manier. Het waterbeleid wordt daarom zo ingezet dat er een impuls vanuit gaat voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Dat gebeurt stapsgewijs. Dat kan, omdat de meeste waterproblemen - de lopende dijkversterkingen uitgezonderd - niet van vandaag op morgen opgelost hoeven te zijn. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk meekoppelen met andere ontwikkelingen en dan samen verschillende problemen tegelijk aanpakken.

Hiervoor is innovatie nodig, niet alleen technisch, ook procesmatig en organisatorisch. Als provincie die aan bijna alle kanten omgeven is door groot water en voor meer dan de helft onder NAP ligt, is Noord-Holland het ideale toepassingsgebied voor technische en procesinnovaties op gebied van kust- en dijkversterkingen, ruimtelijke adaptatie, zoetwatervoorziening en verbetering van de waterkwaliteit. Dat is ook af te lezen aan de innovatieve projecten die de provincie nu al kent of in voorbereiding zijn: de pilot zoetwaterberging op Texel, de zandige versterkingen aan de Noordzeekust, de oeverdijk bij de Markermeerdijken, de duurzame energieprojecten op de Afsluitdijk. Noord-Holland is daarmee een waterinnovatietuin waar innovaties daadwerkelijk tot toepassing komen. De ambitie is om dit nog verder te versterken.

De aanpak van meekoppelen volgt de provincie in het waterbeleid al langer, bijvoorbeeld door extra ruimtelijke kwaliteit toe te voegen bij dijkversterkingen of extra natuur bij waterbergingen, maar in de toekomst gaat het dus ook in omgekeerde richting, het water koppelt straks ook mee bij ruimtelijk-economische investeringen. Daarom zoekt de provincie met name de ruimtelijke transformatiegebieden op. Vergroting van de oplossingsruimte betekent ook dat met partijen wordt samengewerkt die voorheen niet of nauwelijks in beeld waren, zoals de Veiligheidsregio's en dat de provincie op nieuwe plekken aan tafel zal zitten.

Voor het plangebied geldt geen specifieke wateropgave. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de waterbelangen. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 15.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam'

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

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

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring

- sluiten over Noord (ontsluiten IJoevers);
- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

3.4.2 Watervisie 2040

De Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040). Het is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd.

Hoofdpijnen Watervisie

Amsterdam is een waterstad. Vanaf de Gouden Eeuw tot nu is het water in en om de stad één van de belangrijkste redenen van bestaan en bepaalt het in belangrijke mate de identiteit en aantrekkingskracht van de stad. De verdere groei van het aantal bewoners en bezoekers zorgt voor meer druk op de openbare ruimte en dus ook op het water en de oevers. Bovendien groeit de passagiers-, beroeps- en cruisevaart in de stad. Dit vraagt om maatregelen voor een optimaal en duurzaam gebruik van het water en een goede ordening van het groeiend gebruik van water en oevers. Bovendien liggen er kansen om het water meer en beter te gebruiken. De gemeente werkt samen met andere partijen aan nieuwe recreatieve verblijfsplekken, zwemplekken en watersportvoorzieningen bij de Amsterdamse stadsplassen en de Amstel. Bij de verdere transformatie van de IJ-oevers en de ontwikkeling van IJburg worden nieuwe publieke voorzieningen, jachthavens en woonplekken aan en op het water ontwikkeld. Het vaar netwerk wordt uitgebreid om de groei van de pleziervaart en passagiersvaart meer te laten spreiden over stad en regio. De gemeente faciliteert de groei van de passagiers- en cruisevaart, juist buiten de drukke binnenstad en het centrale deel van het IJ. Ook wordt er beter gehandhaafd op de groeiende (geluids)overlast op het water. Amsterdam koerst op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het water in en om Amsterdam. Zo wordt recht gedaan aan het motto 'Het water in Amsterdam is voor iedereen!' Het plangebied is in de Watervisie aangewezen als locatie voor de chartervaart.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Watervisie opgesteld.

3.4.3 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het college (dagelijks bestuur van de desbetreffende stadsdeelcommissie) met een (woon)boot ligplaats in te nemen (artikel 2.3.1 Verordening op het binnenwater 2010 (Vob 2010)). De ligplaatsvergunning is persoons-, ligplaats- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlote en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot. Dit plan voorziet in diverse ligplaatsen, die al jaren (vergund) aanwezig zijn.

3.4.4 Nota Varen deel 1 en 2

In november 2018 heeft de gemeenteraad met de 'Nota Varen' nieuw vaarbeleid vastgesteld. De tweeledige Nota Varen stelt een pakket aan maatregelen voor:

- Deel 1 geeft het kader voor het gehele vaarbeleid, met uitzondering van het havenwater en woonbotenbeleid. Het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving worden hierin uitgewerkt;
- Deel 2, dat op 20 mei 2020 is vastgesteld, gaat uitgebreider in op de op- en afstapplaatsen en

ligplaatsen, goederenvervoer over het water en bevat een aantal concrete uitvoeringsacties.

Met het nieuw vaarbeleid zijn de uitgangspunten voor varen in Amsterdam gewijzigd ten opzichte van 2013. Het uitgangspunt van het nieuwe vaarbeleid is een duurzaam, evenwichtig, rechtvaardig gebruik van wal en water door de verschillende gebruikers (pleziervaart, passagiersvaart, goederenvaart). Dit nieuwe uitgangspunt is vertaald in een aantal doelstellingen:

- Voldoende ruimte voor bewoners door het aantal vaarbewegingen en boten te beheersen en door het spreiden van plezier- en passagiersvaart.
- Beheersen drukte en vermindering overlast: de toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en de leefbaarheid onder druk staan. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid worden emissie-eisen gesteld.
- Verdeling schaarse ruimte: de capaciteit van de grachten is beperkt. Dat maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wie er ruimte wordt geboden en in welke mate. Het is voor de gemeente van belang dat er in ieder geval voldoende ruimte is voor pleziervaart, waar ook bewoners in het bijzonder aan hechten, en voor goederenvervoer over het water.
- Bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed: de grachtengordel is aangewezen als UNESCO werelderfgoed. De uitstraling en het karakter dienen behouden te worden. Filevorming op het water en massatoerisme passen niet bij dat karakter en doen af aan het monumentale visitekaartje van de stad dat de grachtengordel zou moeten vormen.
- Waarborgen vlotte en veilige doorvaart: teveel boten op de grachten brengen ten slotte de vlotte en veilige doorvaart in gevaar. Dat is een algemeen aandachtspunt, waarbij op specifieke knelpunten bijzondere maatregelen nodig zijn.

Eén van de uitvoeringsacties uit de nota varen deel 2 is dat er een koppeling zal plaatsvinden tussen exploitatievergunning en de ligplaatsvergunning. De gemeente voorkomt daarmee dat passagiersvaartuigen zonder exploitatievergunning op een ligplaats in openbaar water blijven liggen en er op die manier minder ligplaatsen beschikbaar zijn voor andere exploitanten.

Dit bestemmingsplan legt de bestaande, legale situatie vast en is daarmee in overeenstemming met de uitgangspunten van het beleid uit de Nota Varen.

3.4.5 Overnachtingsbeleid

Op 14 juli 2016 heeft de gemeenteraad het nieuwe overnachtingsbeleid vastgesteld. Dit beleid is een herziening van de Regionale Hotelstrategie 2016 – 2022 (vastgesteld op 27 november 2013) voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Amsterdam is van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid gegaan dat zich richt op alle vormen van verblijfsaccommodatie vanaf 1 nacht tot 12 maanden. Om het hoofd te kunnen blijven bieden aan de toenemende belangstelling voor de stad en de daarmee gepaard gaande toegenomen drukte en dynamiek wat betreft accommodaties is het nieuwe beleid opgesteld.

Het uitgangspunt is dat de gemeente vanaf 2017 geen medewerking meer verleent aan hotelinitiatieven die niet meer passen in een ter plaatse rechtsgeldig bestemmingsplan, behalve wanneer eerder al een direct recht is toegekend. Hierop wordt een uitzondering gemaakt, als het gaat om een bijzonder initiatief in een op de kaart aangemerkt gebied waar een uitzondering op het "nee-beleid" mogelijk blijft, dat voldoet aan de beschreven voorwaarden en past binnen het ruimtelijk afwegingkader.

Het aan de orde zijnde plangebied valt binnen de op bijlage 1 van het overnachtingsbeleid aangegeven gebied waar geen hotelontwikkeling meer mogelijk is. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een uitbreiding van overnachtingsmogelijkheden. Het is gericht op het voortzetten van bestaande, legale rechten. Zoals in het overnachtingsbeleid is opgenomen, worden bestaande rechten gerespecteerd. Dit bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het overnachtingsbeleid.

Hoofdstuk 4 Archeologie en cultuurhistorie

4.1 Archeologie

4.1.1 Kader

De juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoedwet. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen.

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

Rijk

Zoals al in paragraaf 3.1.2 is genoemd, hebben de Europese ministers van Cultuur in 1992 het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Deze culturele overeenkomst had tot doel om meer bewustzijn van het Europese erfgoed te creëren en in het bijzonder het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beter in stand te houden. In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem (in situ) tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of plaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud ex situ). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. In de Erfgoedwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. De Erfgoedwet bevat tevens een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zogenaamde meldingsplicht).

Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC). Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de ILC zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. Naast de ILC beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis. De waardestellingen van de ILC en AMK zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke orderingsprocessen 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. Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie

moeten worden opgenomen.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning 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.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen.

Erfgoed voor de stad

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda (Erfgoed voor de stad, 2016) worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Erfgoed vertegenwoordigt een brede cultuurhistorische, sociaal-maatschappelijke, economische en ook een ecologische waarde. Deze waarden worden kwalitatief en steeds meer ook kwantitatief in beeld gebracht.

Via permanent onderzoek ontdekken en duiden architectuurhistorici, bouwhistorici en archeologen de elementen van de stad die het verhaal vertellen van haar ontwikkelingsgeschiedenis. Zij geven aan wat de waarden ervan zijn en waarom. Het voor iedereen vindbaar en begrijpelijk maken van deze kennis wordt steeds belangrijker.

De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

De uitvoering van archeologisch onderzoek is gebonden aan de Beoordelingsrichtlijn Archeologie (BRL SIKB 4000) en daarmee samenhangend de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, en het doen van Opgravingen (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Archeologisch veldonderzoek wordt, afhankelijk van de bodemingreep en de verwachting, voorafgaand aan of tijdens de civieltechnische werkzaamheden (variant archeologische begeleiding) uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

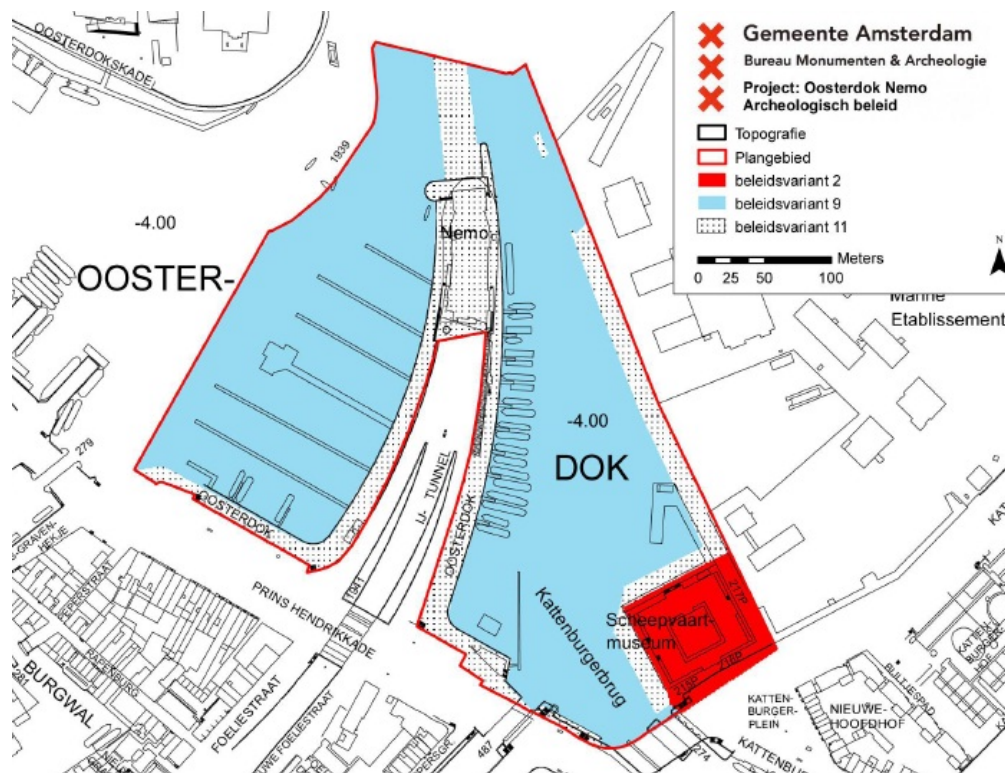
Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

4.1.2 Plangebied

Monumenten en Archeologie (MenA) heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor dit plangebied. Het gehele onderzoek is als bijlage 3 bij de toelichting opgenomen.

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

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



afbeelding afkomstig van het archeologisch onderzoek van BMA

het gehele onderzoek is opgenomen als bijlage ³ bij de toelichting

Deze beleidszone is in de planregels vertaald via de dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Hiermee waarborgt het plan dat mogelijke archeologische waarden niet verloren gaan.

4.2 Cultuurhistorie

4.2.1 Kader

Naast archeologische waarden is de Erfgoedwet ook de juridische basis voor het omgaan met andere cultuurhistorische waarden. Daarnaast voorziet de Provinciale Ruimtelijke Verordening in bescherming van cultuurhistorische waarden. Landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen immers een grote cultuurhistorische waarde hebben.

Cultuurhistorische aspecten maken een stad bijzonder en zorgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing; ze bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Cultuurhistorie omvat naast archeologisch erfgoed vele aspecten, zoals (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur.

4.2.2 Plangebied

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. Het gehele plangebied is gelegen binnen de begrenzing van het aangewezen beschermde stadsgezicht.

De aanwijzing heeft ertoe geleid dat in het bestemmingsplan in een dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Deze regels zijn van toepassing op het gehele plangebied. In dit bestemmingsplan is geen sloopvergunningstelsel opgenomen aangezien de noodzaak hiertoe niet bestaat omdat de bescherming zich uitstrekt over het gehele plangebied. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn dan ook geen belemmeringen geconstateerd voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Bodem

5.1 Kader

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

5.2 Plangebied

Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor het plangebied. Dit onderzoek is als bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat ten westen van de NEMO-pier de bovenste meter grond licht verontreinigd is met PAK. De diepere ondergrond is niet verontreinigd met de gemeten parameters. Ten oosten van de pier zijn geen verhoogde concentraties met de gemeten parameters aangetroffen.

De aangetroffen matige verontreiniging ter plaatse van de NEMO-pier met PAK betreft immobiele stoffen. Het beleid van de gemeente Amsterdam is dat voor andere immobiele stoffen dan lood (bijvoorbeeld zink, koper en PAK) speciale aandacht niet nodig is, omdat de gemiddelde gehalten van deze stoffen veel lager zijn en gezondheidsrisico's als gevolg van deze bodemverontreiniging niet of nauwelijks aan de orde zijn.

Op 11 november 2003 heeft een calamiteit plaatsgevonden met een elektriciteitskabel. Hierbij is circa 200 liter kabelolie vrijgekomen. De verontreiniging is gesaneerd. Plaatselijk is het niet gelukt de verontreiniging volledig tot onder de tussenwaarde te saneren. Er is een restverontreiniging boven de tussenwaarde achtergebleven met een omvang van circa 1 m³.

Met het uitgevoerde onderzoek is de nulsituatie ter plaatse van het bestemmingsplangebied vastgesteld. De bodemkwaliteit levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Geluid

6.1 Kader

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

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

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

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

Geluidbeleid

Op 5 maart 2019 heeft het college van B&W de nota "Amsterdams Geluidbeleid 2016, Hogere waarde Wet geluidhinder" gewijzigd vastgesteld. Hierin is onder andere opgenomen dat bij de vaststelling van een hogere waarde rekening wordt gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

6.2 Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan legt het bestaande gebruik juridisch planologisch vast, hetgeen betekent dat het voorliggende bestemmingsplan geen geluidgevoelige functies in de zin van de Wgh mogelijk maakt. De in dit plan opgenomen activiteiten worden niet gehinderd door geluidsbronnen uit de omgeving.

Bovendien voorziet de Wet geluidhinder in specifiek overgangsrecht voor woonboten. Ligplaatsen die op 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen om door een woonboot te worden ingenomen, kunnen tot 1 juli 2022 bij de eerste toepassing van de volgende procedures van rechtswege worden opgenomen in het bestemmingsplan zonder dat ze worden getoetst als geluidsgevoelig terrein.

Dit overgangsrecht is opgenomen omdat het niet redelijk wordt geacht bestaande ligplaatsen te toetsen als ware het nieuwe ligplaatsen enkel omdat ze van het ene juridische instrument (verordening) worden overgeheveld naar het andere (bestemmingsplan). Voor de drie woonboten in het plangebied is voor 1 juli 2012 een ligplaatsvergunning afgegeven op grond van de Verordening op het binnenwater, zodat het overgangsrecht in deze situatie van toepassing is.

Gezien het voorgaande levert het aspect geluid geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Duurzaamheid

7.1 Kader

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten.

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015;
- 40 % CO₂-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990).

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van een vermindering van broeikasgassen van 80–95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO₂-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO₂. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

1. energiebesparing;
2. inzet van zoveel mogelijk duurzame energie;
3. efficiënt gebruik van fossiele energie.

Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

A. Gebouwde omgeving

1. 1. vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie;
2. klimaatneutraal bouwen;
3. bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven

B. Schoon vervoer

1. autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen;
2. grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de

elektriciteitsketen);

3. waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015);

C. Haven en industrie

1. haven transformeren tot duurzame 'energy port';
2. optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon;
3. duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines);
4. verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ict-sector.

D. Duurzame energie

1. versnellen van toepassing van wind, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken;
2. zonnepanelen plaatsen;
3. optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten;
4. toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte.

7.2 Plangebied

Het betreft hier een bestaande situatie en een plangebied van geringe omvang. Om die redenen zijn er geen specifieke duurzaamheidseisen opgenomen in dit bestemmingsplan. Dat neemt niet weg dat het streven is om duurzame materialen toe te passen. Verder worden bij vervanging of vernieuwing niet-uitloobbare materialen gebruikt.

Hoofdstuk 8 Externe veiligheid

8.1 Kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) als het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants, dienen de risico's te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans op een calamiteit. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met de regionale brandweer.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Naast de nationale wet- en regelgeving is het gemeentelijke Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (mei 2012) van belang. In dit beleid zijn lokale planologische kaders beschreven in relatie tot het aspect externe veiligheid.

8.2 Plangebied

In en nabij het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen, buisleidingen, gasontvangststations, verkooppunt en/of opslag voor vuurwerk of een munitieopslagplaats. Deze worden ook niet mogelijk gemaakt door dit plan.

Het noordoostelijk deel van het plangebied ligt binnen de 200 meter risicozone van het spoor. Er is noch voor de huidige noch voor de toekomstige situatie een 10^{-6} PR contour. Met het huidige vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, is het groepsrisico verwaarloosbaar klein. Het Rijk en de gemeente Amsterdam zijn van mening dat in de toekomst er een risicoplafond moet worden aangehouden ter

grootte van 600 ketelwagens brandbaar gas (LPG), echter onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat deze ketelwagens vervoerd worden in bloktreinen (warme BLEVE-vrije treinen). Het groepsrisico ligt dan een factor 0,46 onder de oriëntatiewaarde. De externe veiligheid hoeft verder dan ook niet betrokken te worden bij het ruimtelijk besluit.

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

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

Met betrekking tot de zelfredzaamheid en de hulpverlening ligt de nadruk op het voorlichten, tijdig alarmeren en het opstellen van noodplannen. De communicatie over risico's van gevaarlijke stoffen gebeurt via de wettelijke kanalen. Het plangebied ligt binnen het dekkinggebied van een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie. Deze kan gebruikt worden om de bevolking te waarschuwen.

Gezien het voorgaande zijn in het kader van externe veiligheid geen belemmeringen geconstateerd.

Hoofdstuk 9 Luchthavenindelingsbesluit

9.1 Kader

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

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

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

Per 4 november 2015 is een wijziging van het LIB in werking getreden. De wijzigingen hangen samen met gewijzigde of nieuwe internationale regels. Een belangrijke reden om het LIB te wijzigen heeft te maken met het borgen van de vliegveiligheid. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd.

Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes (zoals opgenomen op de kaart in bijlage 4 bij het LIB) in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" hangt samen met de ingebruikname van de radar bij Soesterberg voor de civiele luchtvaart en is een nieuw instrument naast het reeds bestaande wgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke (en lagere) toetshoogtes, zoals opgenomen op de kaart in bijlage 4a bij het LIB.

9.2 Plangebied

Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied van het LIB. Op grond van de kaart in bijlage 4 bij het LIB geldt voor het plangebied een hoogtebeperking van 146 meter. In het kader van de radar toets geldt op grond van de kaart in bijlage 4a bij het LIB voor het gehele plangebied een hoogtebeperking van 60-80 meter. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het echter niet mogelijk bouwwerken met dergelijke bouwhoogtes op te richten. Om die reden vormt het LIB geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

10.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Specifieke onderdelen hiervan zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De wetgeving kent een dubbele doelstelling:

- De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
- De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig omdat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

Een belangrijk verschil met het vervallen Besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de huidige regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer als het niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De wet maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die was opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelde dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moesten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moesten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&W in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

10.2 Plangebied

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe planologische gebruiks- of bouwmogelijkheden gecreëerd anders dan het bestaande. Het maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. In de huidige situatie en daarmee ook in de nieuwe situatie worden de in de wet gestelde grenswaarden niet overschreden. Luchtkwaliteit levert derhalve geen belemmering op.

Hoofdstuk 11 Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project, genoemd in de categorieën in de C en D lijst van het Besluit mer, belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, zodat de categorieën in de C en D lijst van het Besluit mer niet aan de orde zijn bij dit plan. Er geldt dan ook geen mer(boordelings)plicht.

Hoofdstuk 12 Milieuhinder bedrijvigheid

12.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Het bestemmingsplangebied kan door de nabije aanwezigheid van een tramspoor, vaarwegen, autowegen en sterke functiemenging worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied.

12.2 Plangebied

Met dit bestemmingsplan worden bestaande gebruiksrechten gerespecteerd. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Milieuzonering levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 13 Natuur

13.1 Beschermde soorten

13.1.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming geldt een algemeen verbod voor het verwijderen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. De wet voorziet in een aantal gevallen in een mogelijkheid tot ontheffing. Deze gevallen zijn verder uitgewerkt in het Besluit natuurbescherming.

Voor regelmatig terugkerende werkzaamheden kan gebruik gemaakt worden van een vrijstellingsregeling. Hierbij kan gedacht worden aan het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd. Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en beschermde soorten een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

De gemeente Amsterdam beschikt over een gedragscode. Deze is van toepassing op alle medewerkers van de gemeente die zelf of samen met anderen werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de gedragscode te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de gemeente de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeentegrenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

- de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
- het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

13.1.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt gezien het conserverende karakter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor dit plan geen gevolgen heeft voor beschermde soorten. De Wet natuurbescherming vormt wat de soortenbescherming betreft geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

13.2 Beschermde gebieden

13.2.1 Kader

De bescherming van Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ontwikkelingen in (de omgeving van) deze gebieden mogen niet leiden tot een significante aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het provinciaal beleid ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en het gemeentelijk beleid ten aanzien van ecologische en groene structuren.

13.2.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt gezien het conserverende karakter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor dit plan geen gevolgen heeft voor beschermde natuurgebieden. Het plangebied ligt ook niet in een Natura 2000-gebied, de NNN of binnen ecologische of groene structuren van Amsterdam. De Wet natuurbescherming vormt wat de gebiedsbescherming betreft geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 14 Verkeer en parkeren

14.1 Kader

Bij een nieuwe planontwikkeling moet beoordeeld worden wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de parkeersituatie.

De afgelopen decennia is de mobiliteit in en rond Amsterdam sterk toegenomen, aldus de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013). Om deze groei op te vangen is via de Uitvoeringsagenda mobiliteit, het Meerjarenplan Fiets, de Investeringsagenda OV, de bouw van de Noord-Zuidlijn etc. geïnvesteerd in vervoersinfrastructuur en de parkeerinfrastructuur voor fiets en auto. Met de verdichting van de stad wordt de bereikbaarheidsopgave voor de stad als geheel urgenter zo blijkt uit de Mobiliteitsverkenning.

Ook op rijksniveau is aandacht voor de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio (zie ook paragraaf 3.1.1). De gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's zijn van groot belang. Het gaat hierbij zowel om het versnellen van de woningbouwproductie op de korte termijn als het borgen van voldoende plancapaciteit voor woningbouw op de langere termijn. Het tijdig nadenken over de beschikbaarheid van voldoende plancapaciteit betekent ook tijdig nadenken over de invulling van de andere ruimtelijke opgaven en de benodigde ontsluiting van nieuwe bouwlocaties zodat mensen makkelijk naar werk en vrijetijdsbesteding kunnen komen.

Rijk en regio zijn het eens over de start van het gebiedsprogramma MRA. De ruimtelijk-economische dynamiek in de MRA is groot. De regio groeit tot 2040 met ongeveer 250.000 woningen. Voor de MRA is in het BO MIRT van 15 maart 2018 onder meer afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit. Het eerste actieprogramma heeft als doel de groei van de woon-werk autopendel te beperken en huidige bereikbaarheidsknelpunten in stedelijk gebied op te lossen. Het tweede heeft als doel om met publiek-private samenwerking bij te dragen aan (de transitie naar) een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem langs de thema's: fiets, smart mobility, logistiek, duurzame mobiliteit en de werkgeversaanpak.

Voor de korte en middellange termijn zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt om knelpunten aan te pakken. Om meer trams te laten rijden, worden de op- en afritten bij de A10 (S114) aangepakt. Ook worden, in het kader van het Actieprogramma Stedelijke Bereikbaarheid, op acht OV-stations investeringen gedaan in fietsparkeerplaatsen bijvoorbeeld in Almere, Amsterdam en Lelystad en trekt de regio geld uit om metrohalte Sixhaven aan de Noordzuidlijn toe te voegen. Tegelijkertijd wordt zwaarder ingezet op het maken van afspraken over spitsmijden.

Op rijksniveau wordt ook aangegeven dat het OV en de fiets een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarom maakt het kabinet later dit jaar, in het kader van 'tour de force', afspraken over het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en wordt onderzoek gedaan naar de verbetering van OV knooppunten, waaronder Amsterdam CS.

Binnenstedelijke verdichting: benutten en uitbreiden OV- en fietsnetwerk

Vanuit de gemeentelijke mobiliteitsopgave is het goed dat de stad kiest voor verdichting. Dit beperkt de groei van de verplaatsingen van en naar de stad en draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad.

De groei die voorzien is in eerste instantie op te vangen door bestaande netwerken beter te benutten en te investeren in met name het fietsnetwerk en tramnet. De opgave ligt vooral bij de uitbreiding van het

OV- en fietsnetwerk. Maatregelen moeten de verblijfskwaliteit en leefbaarheid binnen de Ring A10 borgen en verbeteren, de bereikbaarheid in Amsterdam en van/naar de regio verbeteren en de bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkelgebieden borgen en verbeteren.

14.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar legt de huidige situatie vast. Het plan heeft dan ook geen gevolgen voor de verkeerssituatie. Voor wat betreft het plangebied en haar directe omgeving kan hierover wel het volgende worden opgemerkt:

- de openbare ruimte binnen het plangebied bestaat uit water;
- het plangebied is door zijn ligging nabij Amsterdam CS uitstekend te bereiken met het openbaar vervoer en met de fiets. De mogelijkheden om met de trein zowel nationaal als internationaal, tram, metro als stads- en streekbussen het gebied te bereiken of te verlaten zijn uitstekend en liggen binnen loopafstand van elkaar;
- de openbare ruimte buiten het plangebied is ingericht als voetgangersgebied (langzaamverkeer) waar alleen gemotoriseerd bestemmingsverkeer kan komen. Hier bevinden zich parkeerplaatsen en is ruimte om goederen af te leveren en personen af te zetten.

Nabij het plangebied bevinden zich enkele, bestaande publiekstrekkingen zoals NEMO, ARCAM en het Scheepvaartmuseum. In de omgeving van het plangebied bevinden zich verder nog diverse parkeergarages waar voorzien is in 'bezoekers' parkeergelegenheid tegen betaling, zoals de parkeergarage op Oosterdokseiland en de parkeergarage Markenhoven.

Gezien het voorgaande zijn er vanuit verkeersoogpunt geen belemmeringen voor het plan.

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Kader

Besluit op de ruimtelijke ordening

Artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht om in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dat is de zogenaamde waterparaaf.

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 oppervlakte- en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De KRW moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in alle Europese landen in 2027 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 huidige stroomgebiedbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het

watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021

Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe en wat Rijkswaterstaat doet als het gaat om het waterbeheer van de grote rivieren en meren. Het plan vormt een nadere invulling van het Nationale Waterplan. In de nieuwe versie die vanaf 2016 in werking is getreden, zet Rijkswaterstaat de aanpak uit voortgaande jaren voort. Er staat beschreven wat Rijkswaterstaat de komende 6 jaar doet om Nederland te beschermen tegen het water, overtollig water af te voeren en watertekort te beperken, de waterkwaliteit te verbeteren, vlot en veilig verkeer over water mogelijk te maken en bij te dragen aan een duurzame leefomgeving.

Watervisie 2021 en Uitvoeringsprogramma 2016- 2021

In de Watervisie van de Provincie Noord-Holland zijn de ambities uiteengezet betreffende water, en wordt gekeken naar hoe het waterbeleid eruit ziet op de lange termijn en waar de prioriteit voor de planperiode 2016-2021 liggen. De uitwerking van deze visie is opgesteld in het uitvoeringsprogramma. Dit programma wordt jaarlijks geactualiseerd en geeft inzicht in de uit te voeren acties. Voor deze periode wordt ingezet op innovatie en samenwerking met andere overheden (gemeenten, waterschappen) en ondernemers.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het AGV zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. In dit Waterbeheerplan (WBP) staat welke doelen AGV de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het WBP is een regionale doorvertaling van het provinciale waterbeleid. De drie provincies waar AGV binnen valt (Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland) toetsen het WBP en verlenen goedkeuring. De essentie van dit nieuwe WBP is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen en voor voldoende en schoon water.

Keur

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. De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Legger

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

Beleidsregels voor Nautische vergunningen

Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid over woonboten. Dit beleid werkt aanvullend ten opzichte van het bestemmingsplan. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgesteld in de

bestemmingsplan_Westzijde NEMO-pier (vastgesteld)

Beleidsregels voor Nautische vergunningen. Het belangrijkste uit deze beleidsregel is dat er een algemeen vergunningsplicht geldt voor nautische activiteiten. Deze beleidsregels vormen een afwegingskader om toestemming te kunnen verlenen voor een vergunning.

De 'Watervisie Amsterdam 2040'

Het water in Amsterdam is voor iedereen' is een uitwerking van de gemeentelijk Structuurvisie Amsterdam 2040 en heeft als doel het geven van een ruimtelijk-economisch perspectief op de ordening van de diverse functies en gebruik van het water. Naast een richtinggevend beleidsinstrument voor het college van burgemeester en wethouders, wordt de Watervisie ingezet als planologisch-juridisch toetsingsdocument voor ruimtelijke plannen.

Om de betekenis van het water voor de stad nog meer te vergroten is in de Watervisie de koers uitgezet aan de hand van de volgende hoofdrichtingen:

- water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren;
- groei door spreiden van recreatie en toerisme;
- meer dynamiek in het gebruik van het water;
- toepassen van economische principes.

Nota Varen deel 1

In 2018 is de Nota Varen – deel 1 vastgesteld. Die nota beschrijft de opgaves en doelstellingen voor het gebruik van het water en de wal. Beoogd wordt de drukte en overlast tegen te gaan en zo de leefbaarheid te vergroten. In de nota zijn concrete maatregelen opgenomen om die doelen te bereiken. Tegelijk met de vaststelling van de Nota Varen deel 1 is de Verordening op het binnenwater 2010 uitgebreid gewijzigd. De aanleiding voor de wijzigingen is tweeledig. Ten eerste kan een aantal van de maatregelen in de Nota Varen deel 1 niet worden uitgevoerd zonder aanpassing van de verordening, omdat er momenteel geen bevoegdheid voor bestaat. In de toelichting op de specifieke onderdelen van de verordening is aangegeven welke bevoegdheden het betreft. De tweede aanleiding voor de wijzigingen is dat een moderniseringsslag van de verordening noodzakelijk was. Die conclusie werd onderstreept door de conclusies in het rapport van de Rekenkamer van de Metropool Amsterdam "Zicht op schaarse vergunningstelsels".

Verordening op het binnenwater 2010

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, etcetera). De Vob 2010 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. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Het college geeft vergunningen af 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 (bv. 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 2010.

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, enz.

De Vob 2010 bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wabo 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 Vob 2010 stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord waterbeheer gewaarborgd blijft. De regels bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (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 op 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 2010, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke stoffen, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021

Het Gemeentelijk RioleringsPlan bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen indien dit vanuit de grondwaterzorgplicht nodig is. In dit beleidsdocument staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

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. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. In het GRP wordt de ambitie geuit om de stad in zijn geheel meer waterbestendig te maken, conform richtlijnen uit het programma Amsterdam Rainproof.

15.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe (bouw)ontwikkelingen, zodat het plan geen gevolgen heeft voor de waterhuishouding.

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

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat verbeelding en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben juridische betekenis indien en voor zover daar in de regels invulling aan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is deze uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

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 meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén 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 bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt hierna kort toegelicht wat de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

16.2 Artikelgewijze toelichting

16.2.1 Algemeen

In de bestemmingsomschrijving van de planregels wordt beschreven welke functies binnen de desbetreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen. In dit hoofdstuk wordt elk artikel kort toegelicht.

16.2.2 Planregels

16.2.2.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt zoveel mogelijk vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan', op alfabetische volgorde.

In het bijzonder verdient vermelding dat hier geregeld is dat een woonboot het overkoepelende begrip is voor een drijvend bouwwerk dat gebruikt wordt als of bestemd is tot woning. Woonschepen, woonarken en woonvaartuigen vallen hieronder. Omdat zij van elkaar onderscheiden kunnen worden en dit onderscheid ook ruimtelijk relevant is, is van ieder begrip een omschrijving opgenomen.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

16.2.2.2 Bestemmingsregels

Water - 1 (artikel 3)

Het in het plangebied aanwezige water mag gebruikt worden voor waterwegen, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden. De ligplaatsen voor woonboten zijn nader op de verbeelding aangeduid met de aanduiding 'ligplaats'. De ligplaats die is toegestaan binnen de aanduiding 'specifieke vorm van water - 1' betreft een tijdelijke ligplaats voor het aanleggen van een passagiersvaartuig. De ligplaatsen die zijn toegestaan binnen de aanduiding 'specifieke vorm van water - 2' betreffen permanente ligplaatsen. Tevens is een regeling opgenomen voor steigers en aanlegsteigers. Verder zijn maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt, voor zover deze behoren bij het NEMO Science Museum.

De regeling in artikel 3.3 over het vervangen van een woonschip of woonvaartuig is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Dit heeft de volgende achtergrond. Er liggen op dit moment relatief kleine woonboten in het plangebied. Dat biedt op zich ruimte voor een groter woonschip of woonvaartuig bij vervanging tot de maximale maatvoering hiervoor overeenkomstig de Bootrichtlijnen 2014 van stadsdeel Centrum. De woonboten liggen echter dicht bij elkaar en dicht op de charterschepen. Als gebruik zou worden gemaakt van de maximale maatvoering uit het beleid, is er geen vaar- en manoeuvreerruimte meer. Daarom is nu een vergroting van de bestaande maatvoering van maximaal 10% opgenomen. Voorwaarde hierbij is dat de passeer- en manoeuvreerruimte voor de naastliggende vaartuigen niet belemmerd wordt. Die beoordeling kan in het concrete geval bij een aanvraag om omgevingsvergunning plaatsvinden.

Eenzijds wordt hiermee aangesloten bij de beantwoording van de moties over grote nieuwbouw woonboten en historische woonboten, die door het college zijn beantwoord en op 2 september 2020 in de commissie Ruimtelijke Ordening zijn behandeld. Bij die beantwoording is aangegeven dat een grotere maatvoering van woonboten alleen mogelijk is op plekken waar dit passend is. Op deze locatie is een grotere maatvoering passend, maar is dit, gelet op de beantwoording van de moties, nog meer toegesneden op de omstandigheden van deze locatie. Bovendien wordt met het uitsluiten van een vergroting van de bouwhoogte aangesloten bij het Paraplubestemmingsplan Drijvende Bouwwerken. Anderzijds wordt overeenkomstig het beleid van stadsdeel Centrum over de maximale maatvoering van

woonboten, zoveel mogelijk recht gedaan aan het belang van de woonbootbewoners om bij vervanging van relatief kleine woonboten de mogelijkheid te hebben een iets grotere woonboot neer te leggen.

Water - 2 (artikel 4)

Het in het plangebied aanwezige water mag gebruikt worden voor waterwegen, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden. De ligplaatsen die zijn toegestaan voor de chartervaart en de daarbij behorende overnachtingsmogelijkheden zijn gemaximaliseerd in aantal en betreffen allemaal tijdelijke ligplaatsen. In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie nader uiteen gezet als ook uitleg gegeven hoe de bestaande situatie met betrekking tot de charterschepen als gebruik voor overnachtingen is verzekerd als ook wat de gemeente beoogd voor de toekomst van het gebied. Tevens is een regeling opgenomen voor steigers en aanlegsteigers.

Waarde - Archeologie (artikel 5)

Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Daartoe is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Gezien het archeologisch beleid van de gemeente Amsterdam geldt voor dit gebied dat bij bodemingrepen groter dan 2.500 m² of dieper dan 5 meter ÷ NAP via een archeologisch onderzoek moet worden aangetoond of er archeologische waarden aanwezig zijn.

Waarde - Cultuurhistorie (artikel 6)

Het gehele plangebied is gelegen binnen de begrenzing van het aangewezen beschermde stadsgezicht. Ter bescherming van deze cultuurhistorische waarden is de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' opgenomen.

16.2.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 7)

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Algemene gebruiksregels (artikel 8)

In dit artikel is aangegeven wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt. Er is een uitgebreide regeling opgenomen voor de chartervaart, in overeenstemming met de afspraken die hierover met Charterhaven Oosterdok bv zijn gemaakt. Tevens is vastgelegd hoe het gebruik voor overnachtingen zich verhoudt tot de chartervaart. Dit om te voorkomen dat er niet meer gevaren wordt en een charterschip alleen als hotel gebruikt wordt.

Algemene afwijkingsregels (artikel 9)

Het college kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene ondergeschikte afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Dit zal maatwerk zijn per situatie waarbij de belangen van het betrokken geval dienen te worden afgewogen.

16.2.2.4 Overgangs- en slotregel

Overgangsrecht (artikel 10)

In dit artikel wordt geregeld dat legale bouwwerken mogen worden behouden of legaal gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het opnemen van een dergelijke regeling is voorgeschreven vanuit het Besluit ruimtelijke ordening.

Slotregel (artikel 11)

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Kader

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financieel-economische haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

Daarnaast moet op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

Deze wetgeving is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet verhaald te worden.

17.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk en zet de bestaande situatie voort. Vanwege de puur conserverende aard van het bestemmingsplan is de financieel-economische uitvoerbaarheid dan ook niet in het geding.

Gezien het voorgaande maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe bouwplannen mogelijk die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor de gemeente aan verbonden, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

De financieel-economische uitvoerbaarheid is niet in het geding. Vanwege het ontbreken van nieuwe ontwikkelingen is kostenverhaal niet aan de orde en hoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaatsgevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (voorbereiding van besluiten waarop de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Het voorontwerpbestemmingsplan is wel voorgelegd aan de bewoners en gebruikers van het plangebied. Op 18 december 2019 zijn zij schriftelijk geïnformeerd over het voorontwerpbestemmingsplan. Daarin is aangegeven dat het plan digitaal te raadplegen is. Tevens zijn ze in de gelegenheid gesteld om voor 27 januari 2020 te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan. Om hen in staat te stellen het plan zo goed mogelijk te doorgronden, is er voor hen een informatiebijeenkomst gehouden op 10 januari 2020. Tijdens deze informatiebijeenkomst is een toelichting gegeven op het plan en konden vragen worden gesteld en opmerkingen worden gemaakt. Op deze wijze hebben zij gelegenheid gehad om zich een mening te vormen over het plan en hierover eventueel een reactie in te brengen, voordat met de daadwerkelijke bestemmingsplanprocedure gestart wordt.

Er zijn twee reacties ontvangen. Naar aanleiding hiervan zijn de volgende aanpassingen aangebracht:

- de paragraaf 14.2 van de toelichting (verkeersparagraaf) is aangevuld;
- de regels en verbeelding zijn zodanig aangepast dat er voor de aanwezige sleepboot en bijboten een daarop afgestemde regeling is;
- de functieaanduiding voor de tijdelijke ligplaats voor een passagiersvaartuig aan de zuidwestzijde van het plangebied is verwijderd en vervangen door de functieaanduiding 'steiger';
- de begripsomschrijvingen van 'woonboot', 'woonark', 'woonschip' en 'woonvaartuig' zijn aangepast;
- er is een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid aan de regels toegevoegd die mogelijk maakt dat er bij vervanging van een woonboot afgeweken kan worden van de bestaande maatvoering;
- aan artikel 3.1, onder d en f van de regels is 'met bijbehorende aanlegsteiger' toegevoegd;
- de bouwhoogteregeling van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde is aangepast door toe te voegen dat de bestaande bouwhoogte gehandhaafd mag blijven;
- de passage "en woonschepen" in artikel 3.5 onder d is verwijderd.

Voor een uitgebreide weergave van de ingebrachte reacties en de beantwoording daarvan, wordt verwezen naar de Nota van beantwoording overlegreacties en reacties bewoners en gebruikers plangebied, die als bijlage 5 bij deze toelichting is gevoegd. In die nota is tevens het verslag opgenomen van de informatiebijeenkomst van 10 januari 2020.

18.2 Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Waternet
- Rijkswaterstaat Midden-Nederland
- Provincie Noord-Holland
- Stadsdeel Centrum gemeente Amsterdam
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam

- Team Structuurvisietoets gemeente Amsterdam

De volgende instanties hebben een reactie uitgebracht:

- Provincie Noord-Holland
- Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam
- Stadsdeel Centrum gemeente Amsterdam

De provincie Noord-Holland en Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam hebben aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Stadsdeel Centrum heeft positief geadviseerd over het plan. De ingebrachte overlegreacties zijn opgenomen in de Nota van beantwoording overlegreacties en reacties bewoners en gebruikers plangebied, die als bijlage 5 bij deze toelichting is gevoegd.

18.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 21 mei 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode konden zienswijzen worden ingediend. Er zijn geen zienswijzen ingediend.