



Bestemmingsplan Woonboten Oostenburgervaart

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.A1908BPSTD-VG01

Datum print 7 Februari 2021

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Stadswerf Oostenburg	14
2.3	Beschrijving huidige situatie	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	20
3.4	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	23
4.1	Milieueffect	23
4.2	Milieuzonering bedrijven	23
4.3	Luchtkwaliteit	24
4.4	Geluidhinder	26
4.5	Externe veiligheid	26
4.6	Bodemkwaliteit	27
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	29
5.1	Water	29
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	29
5.3	Natuurbescherming	33
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	35
6.1	Algemeen	35
6.2	De bestemmingen	35
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	39
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
8.1	Voortraject	41
8.2	Inspraak	41
8.3	Vooroverleg	41
8.4	Zienwijzen	41

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is een maximale bouwhoogte voor woonboten opgenomen van 6 meter, een maximale breedte van 7 meter en een maximale lengte van 20 meter lang opgenomen. In de beleidsregels Bootrichtlijnen 2014 is de maximale maatvoering 2,5 meter hoog en 5 meter breed. De maximale lengte voor woonboten in de Botenrichtlijn is 20 meter voor een ark, 22,5 meter voor vaartuigen en 25 meter voor schepen.

Met dit bestemmingsplan wordt de maatvoering van de woonboten in de Oostenburgervaart in lijn gebracht met de beleidsregels zoals vastgesteld in de Bootrichtlijnen 2014. De maximale breedte voor woonboten wordt teruggebracht naar 5 meter en de maximale hoogte naar 2,5 meter. De maximale lengte wordt - in lijn met de Bootrichtlijnen 2014 - 20 meter voor een ark, 22,5 meter voor vaartuigen en 25 meter voor schepen.

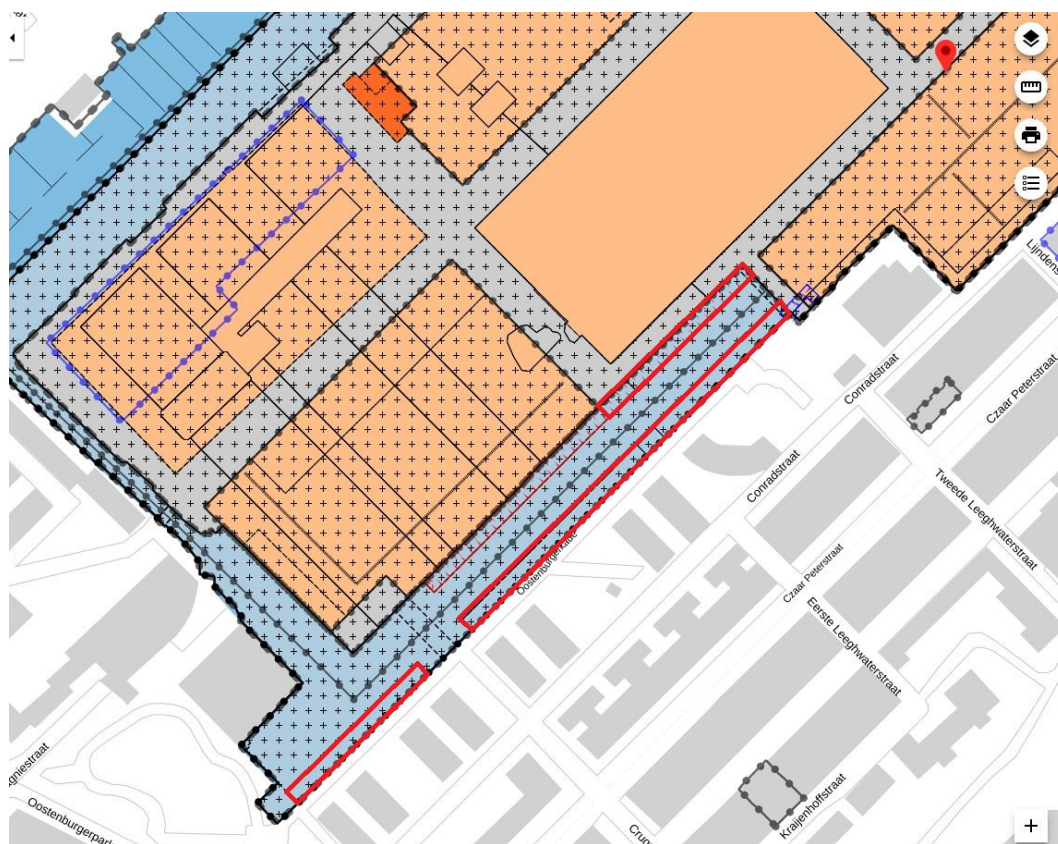
Daarnaast is in het kader van ontwikkelingen rond Artis (2009, derde fase) onder meer een woonboot verplaatst van het Entrepotdok naar het zuidelijke rak in de Oostenburgervaart. Deze woonboot is in 2015 met een geldige ligplaatsvergunning afgemeerd in de Oostenburgervaart. Het bestemmingsplan is destijds echter niet zodanig aangepast dat het aantal daadwerkelijk aanwezige woonboten is gewijzigd van 2 naar 3 woonboten. Met dit bestemmingsplan wordt deze omissie ook hersteld. In het zuidoostelijke rak liggen momenteel 3 woonboten. Met dit bestemmingsplan wordt het aantal daadwerkelijk aanwezige woonboten aangeduid met de aanduiding 'aantal' hier dan ook gewijzigd van 4 naar 3.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het voorliggende postzegelbestemmingsplan richt zich op het herstellen van een planologische omissie ten aanzien van de maatvoering voor woonboten, de aanwezigheid van een derde woonboot in het zuidelijke rak aan de Oostenburgervaart en het wijzigen van van het daadwerkelijke aantal woonboten met de aanduiding 'aantal' in het zuidoostelijke rak van 4 naar 3. In het zuidoostelijke rak liggen nu 3 woonboten.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied Woonboten Oostenburgervaart omvat uitsluitend het water van de Oostenburgervaart waar woonboten zijn toegestaan. Het plangebied wordt begrensd door het Oostenburgerpark, de Oostenburgerkade en het INIT gebouw met het bijbehorende parkeerterrein. Op de onderstaande figuur is de begrenzing van het gebied weergegeven.



Plangebied

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen en planologische besluiten van kracht:

1. Stadsplan Oostenburg, geheel in werking (vastgesteld d.d. 14-07-2015)
2. Parapluplan Winkeldiversiteit Centrum, geheel in werking (vastgesteld d.d. 18-07-2018)
3. Voorbereidingsbesluit Datacenters, geheel in werking (vastgesteld d.d. 12-07-2019)
4. Parapluplan Drijvende Bouwwerken, geheel in werking (vastgesteld d.d. 18-09-2019)

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. 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 bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de historie en de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van (de omgeving van) het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieuaspecten plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek en een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in Hoofdstuk 6 . In Hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in Hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

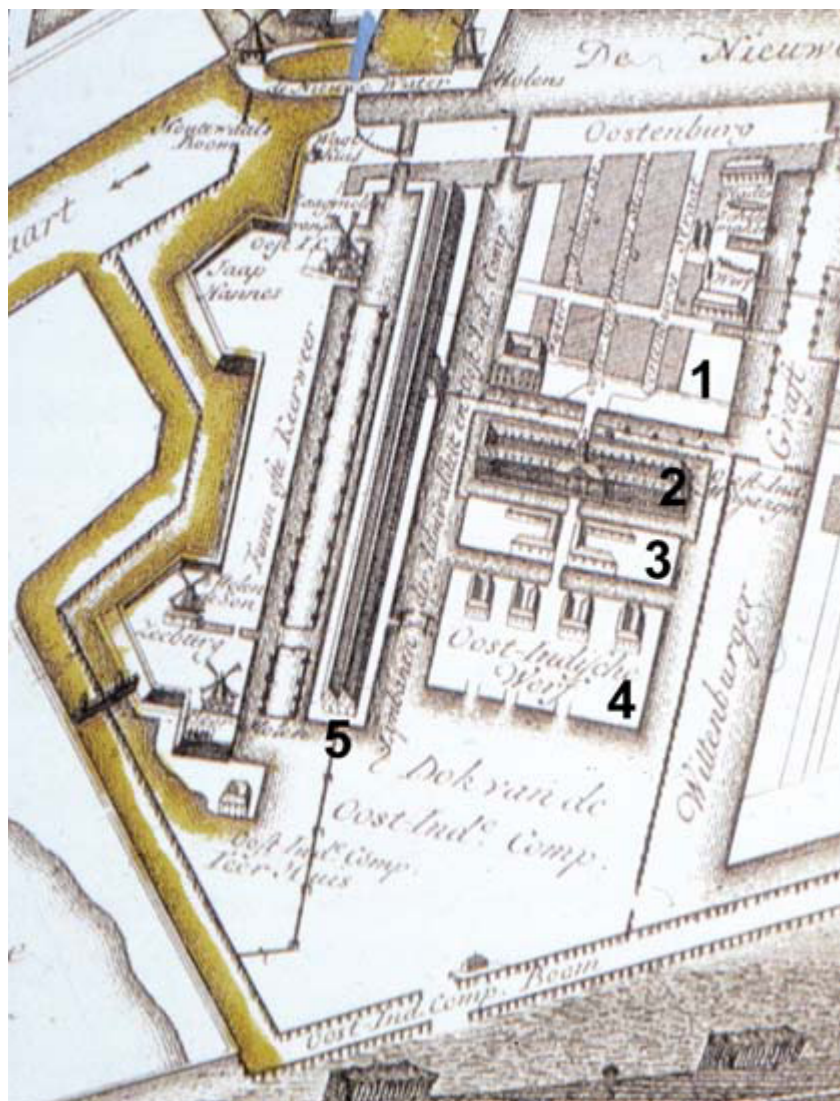
In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied en de directe omgeving beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en eventuele nieuwe ontwikkelingen. Aandacht is besteed aan functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen en monumenten en structuren zoals de bebouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur van het plangebied.

2.1 Historie

De eerste fase: aanleg van de haveneilanden

De Oostenburgervaart is onderdeel van de waterinfrastructuur behorende bij de Oostelijke eilanden. Het naastgelegen eiland Oostenburg vormt samen met Kattenburg en Wittenburg de Oostelijke eilanden: voormalige haveneilanden, aangelegd in een kamvormige structuur en in een schuine hoek ten opzichte van de Nieuwe Vaart (1648-1649). De aanleg van de eilanden vond vanaf 1649 plaats van binnen naar buiten: ten eerste het strategisch gesitueerde Kattenburg, ten behoeve van de Admiraliteit. Na het graven van de Kattenburgervaart volgden met tussenpozen van ongeveer een jaar Wittenburg en Oostenburg. De geïsoleerde positie van de eilanden ten opzichte van de woongrachten, werd behalve door de genoemde Nieuwe Vaart, in de hand gewerkt door de stagnatie in de woningbouw. De woonbestemming van het oostelijk deel van de grachtengordel kwam goeddeels te vervallen (waarvoor in de plaats de Plantage werd aangelegd), waardoor tussen eilanden en grachtengordel letterlijk en figuurlijk een grote afstand ontstond.

Tezamen met het Kadijkseiland aan de stadskant van de Nieuwe Vaart werden de eilanden op voorhand bestemd tot werkeilanden, met ontworpen insteekhavens op regelmatige afstand. Echter niet alleen de hoofdstructuur was regelmatig. Ook de geplande bebouwing (woon- en pakhuizen) over de middenstroken van de eilanden vertoonde een ijzeren regelmaat. Overigens stokte net als op de grachtengordel ook op de eilanden de bebouwing al snel, meer precies na het rampjaar van 1672, de start van de Hollandse oorlog.



Detail van de stadsplattegrond van C.P.Jacobs uit 1766 met daarop het VOC-eiland Oostenburg en de daartoe behorende afzonderlijke eilanden (bron: Archeologisch bureauonderzoek Oostelijke eilanden, Bureau Monumenten en Archeologie, 2009)

Van de drie grote eilanden is Oostenburg het meest functioneel ontworpen. Het was vanaf ca. 1665 tot 1795 in gebruik door de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) en bestond in feite uit vijf afzonderlijke werfeilanden; vier achter elkaar tussen de Nieuwe Vaart en het IJ en één langgerekt flankerend eiland aan de oostzijde (zie afbeelding). Op het voorste werfeiland (1) lagen in de lengterichting drie parallelle straten (Oostenburgervoorstraat, Oostenburgermiddenstraat, en de Oostenburgerachterstraat). Dit gebied was gereserveerd voor woonhuizen en enkele werkplaatsen, waaronder de Stadschuitenmakerij en een VOC-pakhuis (het Nieuwe Magazijn). In het verlengde van dit eerste werfeiland was het dok van de VOC. Dit strategisch belangrijke deel was met één ophaalbrug af te sluiten. Het tweede eiland (2) werd in beslag genomen door het centrale pakhuis, het Zeemagazijn van de VOC. Na het instorten van dit grote magazijn bouwde de VOC op het voorstuk een nieuw, kleiner pakhuis, nog steeds bestaand en verbouwd tot appartementen. Het derde werfeiland (3) was ingericht met gespecialiseerde werkplaatsen. Het vierde eiland (4), aan de oever van het IJ, was het eigenlijke werfterrein met de scheepshellingen voor de scheepsbouw en enkele werkplaatsen. Hoewel het aanvankelijke ontwerp in vier scheepshellingen voorzag, bleef het aantal waarschijnlijk beperkt tot drie

en is de meest westelijke helling nooit gebouwd. Het vijfde eiland (5) flankeerde de eerste vier aan de oostkant en werd ingericht met de lijnbanen van de VOC en de Admiraliteit.

De tweede fase: de industriële revolutie

De Oostelijke eilanden, met name het eiland Oostenburg, waren in de tweede helft van de negentiende eeuw exemplarisch voor de Amsterdamse industriële revolutie. Het verarmde havengebied werd nieuw leven ingeblazen door een nieuwe generatie ondernemers, waarvan Paul van Vlissingen wel de bekendste is. Zijn bedrijf, de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen (vanaf 1929 Werkspoor, vanaf 1954 Stork en de NDSM), ontstaan in 1826 was rond 1850 een van Nederlands belangrijkste economische pijlers. Het bedrijf overspoelde vanaf de Oostenburgergracht vrijwel geheel Oostenburg en nam daarbij en passant de restanten van de failliete VOC over. De insteekhavens verdwenen in dit transformatieproces door het aanplempen van een deel van de Wittenburgervaart, waardoor ruimte ontstond voor sociale woningbouw (1874, arbeiderswoningen). Het VOC-dok werd aangeplempt en groeide vast aan de huidige spoordijk, die ongeveer het tracé van de voormalige palenrij volgt: een nieuwe barrière. De Oostenburgervaart verschrompelde tot een binnenwater. De inspanningen van Van Vlissingen hebben er sterk aan bijgedragen dat het werkkarakter vanaf de aanleg van Oostenburg tot ver in de twintigste eeuw vrijwel ononderbroken aanwezig is geweest. Ook uit deze tweede fase van de geschiedenis van de eilanden zijn diverse bouwwerken behouden gebleven, zowel van de sociale woningbouw als van het industrieel complex.

De beide onbewoonde, smalle eilanden ten oosten van Oostenburg - met de lijnbanen en de bolwerken - smolten samen tot de Czaar Peterbuurt, een buurt voor arbeiders en zeevarend personeel. De herkenbare vorm van de bolwerken in het Funen verdween daarbij. Alleen de langgerekte aanleg van de Czaar Peterbuurt herinnert aan de oude vormen. Binnen de aanleg bepaalden de lange, ondiepe gesloten bouwblokken met doorlopende winkelpuien in de hoofdstraat het beeld.

Het perifere karakter van de eilanden in deze periode - ook al verschoven de havenactiviteiten verder naar het oostelijk en het westelijk havengebied - blijft voelbaar aanwezig. De spoorbaan vanaf het nieuwe Centraal Station naar het oosten, met de boog naar Utrecht vormde een barrière aan de buitenkant, terwijl aan de stadskant een industrieel spoorlijntje (1877) over de eilandenboulevard tezamen met de Nieuwe Vaart het gebied afsloot.

De derde fase: sanering en stadsvernieuwing

De voorlopig laatste fase van het transformatieproces vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw tot nu betreft het definitieve vertrek van de zware industrie van de eilanden en de verpaupering, sloop en nieuwbouw van de (arbeiders)woningen.

Oostenburg behoudt op het noordelijk deel in grote trekken de structuur van het Werkspoorverleden. Het zuidelijk deel is een mengvorm van het industriële verleden en sociale woningbouw uit het laatste kwart van de negentiende én de twintigste eeuw

De eilanden nu

De laatste ontwikkeling betreft het vertrek van de havens uit het verder gelegen Oostelijk Havengebied, dat nu net als de vroegere verlaten eilanden, een woonfunctie heeft gekregen. Met het verdwijnen van de spoorlijntjes over de Eilandenboulevard en de nieuwe woonwijken aan de andere kant van de spoordijk is de situering van de eilanden in de stad niet langer perifeer (al eerder was de Plantagebuurt uitgegroeid tot gewild woongebied), maar centraal.

De eilandenstructuur, in een scherpe hoek ten opzichte van de Nieuwe Vaart met daarlangs het

bebouwingslint, is behouden. Het karakter van werkeiland is op Oostenburg nog sterk beleefbaar. In de Czaar Peterbuurt is het karakter van arbeiderswoonbuurt (de tweede fase) behouden gebleven. De andere eilanden zijn in de bebouwingsstructuur sterker gerelateerd aan de laatste fase van het ontwikkelingsproces.

2.2 Stadswerf Oostenburg

Het vigerende planologische kader van de Oostenburgervaart is onderdeel van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg. Met dit bestemmingsplan is het ruimtelijk kader (deels) vastgelegd voor de transformatie van het voormalige werkeiland Oostenburg naar een gemengd woon-werk milieu. Hierbij is speciale aandacht besteed aan herbestemming van de monumentale fabriekslodsen zoals de Van Gendthallen en Werkspoorhallen.

Verder bevindt op het eiland het INIT gebouw: een bedrijfsverzamelgebouw met bedrijfs- en kantoorruimtes, vooral in gebruik door mediabedrijven. Op de begane grond is de stadsdeelwerf gevestigd.

Daarnaast zijn enkele woningbouwlocaties aanwezig. Hoofdzakelijk in het zuidoostelijk deel van Oostenburg-Noord. Op deze locaties wordt gewerkt aan stedelijk woonmilieu met hoofdzakelijk appartementencomplexen.

2.3 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied bestaat uitsluitend uit de woonboottrakken aan de Oostenburgervaart. De omliggende gronden en kades behoren niet tot het plangebied. Aan de noordwestzijde van de Oostenburgervaart wordt het plangebied begrensd door het INIT gebouw.

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Oostenburgerkade, met daarachter de Conradstraat en de Czaar Peterbuurt. Aan deze kade staan haaks op de Oostenburgervaart enkele appartementencomplexen.

Het vigerende bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg maakt het mogelijk aan de zuidkant van de Oostenburgervaart, grenzend aan de Oostenburgerkade in de twee rakken 6 woonboten te plaatsen, 4 woonboten in het noordelijke rak en 2 in het zuidelijke rak.

In de huidige situatie zijn 6 woonboten afgemeerd in de Oostenburgervaart, 3 in het noordelijke rak en 3 in het zuidelijke rak van de zuidkant van de Oostenburgervaart. Met het plaatsen van de derde woonboot in het zuidelijke rak is een discrepantie ontstaan tussen de planologische en werkelijke situatie. Destijds had bij de verlening van de ligplaatsvergunning tevens het bestemmingsplan zodanig moeten worden gewijzigd dat niet 2 maar 3 woonbotenligplaatsen zijn ingenomen. Deze omissie wordt met dit bestemmingsplan hersteld.

In het rak aan de noordelijke oever van de Oostenburgervaart is het, met behulp van een wijzigingsplan ex. artikel 3.6 Wro, eveneens mogelijk om woonboten af te meren. Tot op heden is daar echter nog geen woonboot afgemeerd in verband met de bouwwerkzaamheden op Stadswerf Oostenburg.

Naast de woonboten zijn er diverse kleine pleziervaartuigen afgemeerd aan de Oostenburgervaart.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen 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, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Consequentie voor het plan

De Oostenburgervaart behoort tot het bestaand stedelijk gebied waarbij geen Rijksbelangen in het geding zijn.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Natuurnetwerk Nederland (NNN), elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Consequenties voor het plan

Het plangebied is niet opgenomen in het Barro. Rijksbelangen zijn daardoor niet in het geding.

3.1.3 Ladder Duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, waaronder bestemmingsplannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een "goede ruimtelijke ordening". De ladder voor duurzame verstedelijking is een hulpmiddel, dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen bepaald. Er is een regionale vraag naar woningbouw, dus trede 2 is aan de orde. In trede 2 gaat het om de vraag: "Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?"

Op 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd op de volgende punten:

- het begrip 'actuele regionale behoefte' wordt geschrapt en is in de nieuwe Ladder vervangen door 'behoefte';
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;

- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;

Consequenties voor het plan

Het voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk in de zin van artikel 1.1.1 eerste lid, onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening. toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is daardoor niet nodig.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) bevat ruimtelijke beperkingen die gesteld worden in verband met het Luchthaven Schiphol. Deze beperkingen worden enerzijds gesteld vanwege externe veiligheidsrisico's en geluidbelasting vanwege het luchtverkeer. Anderzijds hebben de beperkingen te maken met waarborgen van veilig luchtverkeer (beperking aan hoogte en aan functies die vogels aantrekken).

Het plangebied valt geheel niet binnen het beperkingengebied van het LIB.

Voor het plangebied gelden uitsluitend de regels zoals opgenomen in artikel 2.2.2 en 2.2.2a van het LIB: beperkingengebied voor hoogte.

3.1.4.1 Hoogtebeperkingen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moeten de toetshoogtes van het LIB in acht worden genomen. Er zijn twee toetshoogtes: de algemene of maatgevende toetshoogte (bijlage 4 bij het LIB) en de toetshoogte in verband met radar (bijlage 4a bij het LIB). Met een bestemmingsplan kan van de maatgevende toetshoogte van het LIB worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Waterstaat de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGb). Indien (de bouwhoogten van) het bestemmingsplan in strijd zijn met de radartoetshoogte, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Maatgevende toetshoogte

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het LIB geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden.

De maximaal toelaatbare bouwhoogte op basis van de maatgevende toetshoogte ter plaatse van het plangebied liggen tussen de 140 en 150 meter + N.A.P.

Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 2,5 meter + N.A.P. Bovendien wordt met het bestemmingsplan juist de bouwhoogte verlaagd ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

Toetshoogte i.v.m. radar

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het LIB objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de toetshoogte in verband met de radar liggen tussen de 60 en 70 meter + N.A.P.

Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 2,5 meter + N.A.P. Bovendien wordt met het bestemmingsplan juist de bouwhoogte verlaagd ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

Consequenties voor het plan

Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor het plan.

3.1.5 Vierde nationaal milieubeleidsplan

Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van het Nationaal Milieubeleidsplan 4 zijn voor de emissies van de vier genoemde stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn.

In paragraaf 4.3 Luchtkwaliteit wordt verder ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.1.6 Nationaal Waterplan 2016

Het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 is het rijksplan voor het waterbeleid. Dit nieuwe Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 zijn verwerkt:

- Hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid
- Gewenste ontwikkelingen, de werking en de bescherming van de watersystemen in Nederland
- Benodigde maatregelen en ontwikkelingen
- Beheerplannen voor de stroomgebieden
- Beheerplannen voor de gebieden met overstromingsrisico
- Mariene Strategie
- Beleidsnota Noordzee
- Functies van de rijkswateren

Het Nationaal Waterplan vormt het kader voor de regionale waterplannen en de beheerplannen. Er is geen formele hiërarchie tussen deze plannen, maar op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (zoals het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel) kan bij het vaststellen van een regionaal waterplan of een beheerplan niet zo maar worden afgeweken van het Nationaal Waterplan.

In paragraaf 5.1 Water wordt verder ingegaan op het aspect water.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door de Provinciale Staten vastgesteld en is een zelfbindend beleidsdocument. De focus ligt op het zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn en een leefbare provincie en aan economische vitaliteit. De provincie staat voor een gezonde en veilige leefomgeving, goed voor mens, plant en dier, en daarmee ook goed voor het economisch vestigingsklimaat binnen de provincie. Dit evenwicht staat ten dienste van duurzame ontwikkeling: toekomstige generaties moeten ook profiteren van de keuzes die wij maken.

De volgende stap is het maken van de Omgevingsverordening. De provincie zal hiertoe alle huidige regels in de verordeningen van de provincie analyseren die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Door deze analyse gaat de provincie de regels in lijn met de ambities en ontwikkelprincipes en met de sturingsfilosofie van de Omgevingsvisie NH2050 brengen. De eerste integrale Omgevingsverordening is na de vaststelling van de Omgevingsvisie NH2050 afgerond en na de Provinciale Statenverkiezingen van maart 2019 in procedure gebracht. Totdat de Omgevingsverordening van kracht is blijft voor de gemeente Amsterdam de Provinciale Ruimtelijke Verordening van toepassing.

Consequenties voor het plan

Het plan voorziet uitsluitend in het herstellen van een planologische omissie ten aanzien van de maatvoering van woonboten en wordt een reeds vergunde woonboot in de Oostenburgervaart opgenomen in de verbeelding. Het plan is dan ook niet in strijd met de omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking over de zogenaamde provinciale verordening. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking getreden (november 2010) en daarna meermalen herzien of geactualiseerd. Momenteel geldt de verordening zoals deze in werking is getreden per 9 maart 2019.

Consequenties voor het plan

Het plangebied is onderdeel van het bestaand stedelijk gebied zoals bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Bovendien wordt met voorliggend bestemmingsplan geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt zoals bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid, onder i van het Bro. Het bestemmingsplan herstelt uitsluitend een juridisch planologische omissie ten aanzien van de bouwhoogte en breedte van woonboten die bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is ontstaan. Daarnaast wordt een reeds met een ligplaatsvergunning gerealiseerde woonboot opgenomen in de verbeelding van het bestemmingsplan. De regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben dan ook geen invloed op het plan.

Het voorliggende bestemmingsplan is niet in strijd met de provinciale verordening.

3.2.3 Watervisie 2021 'Buiten de oevers' en het Uitvoeringsprogramma 2016-2021

Het Deltaprogramma Watervisie 2021 'Buiten de oevers' leert ons dat het watersysteem zijn grenzen kent bij het oplossen van watervraagstukken. Om Noord-Holland veilig, leefbaar en groen te houden en tegelijkertijd een goed investeringsklimaat te hebben, is het nodig om over grenzen heen te kijken. Oplossingen zullen meer buiten het eigenlijke waterdomein worden gevonden, met water als vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke gebiedsontwikkelingen. De Watervisie zoekt de koppeling van wateropgaven met ruimte, economie en natuur. Alleen door water goed mee te nemen, kunnen duurzame integrale afwegingen worden gemaakt.

In het waterveiligheidsbeleid wordt landelijk een overstap gemaakt naar een risicobenadering, waarbij ook het effect van een overstroming op het achterland wordt meegewogen. Met de waterpartners zorgt de provincie voor veilige dijken en keringen en met het waterrobuust inrichten van de omgeving en goede evacuatiemogelijkheden en wordt het effect van een eventuele overstroming beperkt. Schoon en voldoende water is onmisbaar voor een gezonde, productieve en aangename leefomgeving en een soortenrijke natuur. Er wordt gezorgd dat het grond- en oppervlaktewater duurzaam kan worden gebruikt en dat voorraden zorgvuldig worden beheerd, zonder uitputting of verontreiniging. Diepe, watervoerende lagen kunnen worden gebruikt voor energieopslag.

In paragraaf 5.1 Water van dit bestemmingsplan wordt nader ingegaan op het aspect water.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking.

De gezamenlijke ambitie is gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie bestuurlijke overlegorganen geformeerd.

Consequenties voor het plan

Het bestemmingsplan maakt geen woningbouw, of bouwmogelijkheden anderszins, mogelijk en is niet strijdig met de beleidsvelden van de Metropoolregio Amsterdam

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Algemeen

Op 16 februari 2011 is de structuurvisie Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam vastgesteld door de gemeenteraad. De centrale ambitie van de structuurvisie is: Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool.

Daarom slaat Amsterdam de volgende richting in:

- Intensiever gebruik bestaande stad, openhouden van landschap;
- Systeemsprong regionaal openbaar vervoer;
- Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte;
- Investeren in recreatief gebruik groen en water;
- Amsterdam maakt zich op voor het postfossiele brandstoftijdperk;
- Olympische Spelen Amsterdam 2028.

De Structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch-planologische plannen en stedenbouwkundige plannen van stad en stadsdelen worden getoetst aan de structuurvisie.

Stadsdeel Centrum

Het hoogstedelijke centrumgebied wordt steeds intensiever gebruikt en breidt zich uit, zelfs tot over de Ringweg A10 en het IJ. Mensen, ondernemingen en instellingen vestigen zich zo dicht mogelijk bij deze bron. Dit proces wordt de uitrol van het centrum genoemd.

De binnenstad speelt een belangrijke rol bij deze uitrol. Meer nog dan in het verleden vormt het centrum het kerngebied voor de gehele metropoolregio, wat zal leiden tot een verdere stijging van het aantal bezoekers. De projecten bestaan vooral uit investeringen in de publieke ruimte en infrastructuur waarmee het centrumkarakter wordt versterkt en het centrumgebied wordt vergroot zodat er sprake kan zijn van meer spreiding van de bezoekers. Bij de uitrol van de binnenstad hoort een minder dominante plek van geparkeerde auto's op straat ten gunste van de verblijfsruimte en de ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Belangrijk voor het centrum zijn: het opstellen van bestemmingsplannen die de versterking van het centrumkarakter mogelijk maken en het faciliteren en activeren van de partijen die vorm geven aan die ontwikkeling. Kenmerken van de binnenstad zijn de historische waarde en de grote hoeveelheid en diversiteit aan (kleinschalige) particuliere initiatieven. Het eerste vergt vooral bescherming, terwijl het tweede element om flexibiliteit vraagt. Optimale flexibiliteit binnen de grenzen van de historische waarde dus.

Oostenburgervaart

De Oostenburgervaart grenst aan de ontwikkelingslocatie Oostenburg. In de structuurvisie is voorzien dat dit binnenstedelijke bedrijventerrein getransformeerd wordt tot een werk-woongebied. Het voorliggende plan voorziet uitsluitend in het herstellen van planologische omissie omtrent de maatvoering van woonboten. Deze woonboten waren overigens al ten tijde van het bestemmingsplan Oostelijke Eilanden (de voorloper van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg) mogelijk. Woonboten zijn passend in de ontwikkelingen omtrent Oostenburg tot een werk-woongebied en vormen geen belemmering voor de verdere ontwikkeling van Oostenburg.

3.4.2 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van het college van B&W (deze bevoegdheid is gedelegeerd naar het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel) met een woonboot een ligplaats in te nemen. De vergunning is persoons- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

Consequenties voor het plan

Alle woonschepen hebben een ligplaatsvergunning. De boten met een ligplaatsvergunning (inclusief de tot voorheen planologisch niet opgenomen woonboot) zijn op de verbeelding aangeduid onder de aanduiding: 'aantal woonboten'.

3.4.3 Watervisie 2040

Op 14 september 2016 heeft het de gemeenteraad de Watervisie vastgesteld. De Watervisie is uitvloeisel van Structuurvisie Amsterdam 2040. In de Watervisie is de volgende koers uitgezet:

- Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren
- Groei door spreiding van recreatie en toerisme
- Dynamisch en duurzaam gebruik water stimuleren

De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt: "Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool".

Consequenties voor het plan

Het plan voorziet niet in nieuwe woonschepen. Het plan voorziet uitsluitend in een wijziging van de maatvoering van reeds toegestane woonschepen. Tevens wordt een reeds vergunde woonboot opgenomen in de verbeelding, zodat deze overeenkomt met de werkelijke situatie. Hierdoor is het plan niet in strijd met de uitgangspunten van de Watervisie 2040.

3.4.4 Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam 2016'

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 14 september 2016 de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam 2016' vastgesteld. In deze nota zijn de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht opgenomen en is inzichtelijk gemaakt wat de toetsingscriteria zijn waarop een bouwplan wordt beoordeeld. Uitgangspunt van de welstandsnota is de verdeling in ruimtelijke systemen (zones waarin de bebouwing een gelijksoortig karakter heeft). Voorbeelden van ruimtelijke systemen zijn: Binnenstad, Gordel 20-40, tuindorpen, woongebieden na 1985 en de IJ-landen. Aan de verschillende ruimtelijke systemen/gebieden zijn passende uitgangspunten en welstandscriteria gekoppeld.

Zowel bestemmingsplannen als welstandsnota's doen uitspraken over de ruimtelijke kwaliteit. Het bestemmingsplan geeft de primaire voorschriften: het regelt dat er een bouwwerk met een bepaalde functie en van een bepaalde omvang op een locatie mag komen. Aanvullend op het bestemmingsplan geeft de welstandsnota aanwijzingen voor het uiterlijk van een bouwwerk (secundaire voorschriften).

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffect

4.1.1 Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld.

4.1.2 Plangebied

Het plangebied is onderdeel van de Oostenburgervaart. Met het voorliggende bestemmingsplan worden geen bouwmogelijkheden toegevoegd en worden uitsluitend planologische omissies hersteld ten aanzien van de bouwhoogte en breedte van woonboten en het 'bijplussen' (planologisch aanduiden) van een eerder met een ligplaatsvergunning afgemeerde woonboot. Hierdoor worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die zijn genoemd in de bijlage, onderdeel C en D, van het Besluit mer en bestaat er geen m.e.r. beoordelingsplicht voor het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie

Milieueffecten vormen geen belemmering voor het plan.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader

Milieuzonering betreft het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe voor “nieuwe situaties/ontwikkelingen” dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). Een nieuwe situatie / ontwikkeling betreft een plan dat nog niet eerder als zodanig is bestemd in een bestemmingsplan of vergund met een omgevingsvergunning. Het waar nodig en mogelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen / in nieuwe situaties dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;

- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Met deze doelstelling wordt bij het plannen van een nieuwe functie om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functie wordt ingepast. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Zoals is aangegeven, is het ordeningsprincipe van milieuzonering bedoeld voor nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van "bestaande situaties" waarbij bestaande / gevestigde milieubelastende activiteiten en bestaande milieugevoelige functies op minder dan de indicatieve richtafstand van elkaar staan. Via het zogenaamde 'milieuspoor' van de Wet Milieubeheer (Wm) is het functioneren van bestaande bedrijven (inrichtingen) geregeld.

4.2.2 Plangebied

Het voorliggend bestemmingsplan worden geen nieuwe milieubelastende activiteiten of gevoelige functies mogelijk gemaakt. De woonbootligplaatsen zijn reeds mogelijk gemaakt in het vigerende bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg, waardoor het hier om een bestaande situatie gaat.

Conclusie

De milieuzonering van bedrijven vormt geen belemmering voor het plan.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

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

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland nog niet overal voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in

evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Voorts bestaat in het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Beleidskader - Amsterdam

Actieplan luchtkwaliteit

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke ordeningsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg. Daarbij gaat het om wegen waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen.

4.3.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkeling van nieuwe gevoelige functies en objecten mogelijk. Het plan brengt de maatvoering in overeenstemming met de Botenrichtlijnen 2014.

Conclusie

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijv. gevoelige functies.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden. Daarnaast dient onderzocht te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.4.2 plangebied

Het voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten (woningen of woonboten) mogelijk. Er wordt immers uitsluitend een planologische omissie omtrent de bouwhoogte en breedte van woonboten hersteld. De bestaande wegen rondom het plangebied is een 30 km-zone. Zodoende is het niet noodzakelijk een akoestisch onderzoek in het kader van de Wgh uit te voeren.

Conclusie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is geluidshinder, bij de bouw of plaatsing van een nieuwe woonboot, geborgd in het Bouwbesluit. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ligplaatsen mogelijk gemaakt. Geluidhinder vormt dan ook geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens (zie 3.1.4 *Luchthavenindelingbesluit Schiphol*) en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan in de buurt van een risicobron. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

4.5.2 Plangebied

In het kader van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hieruit blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor de enige relevante risicobron is voor het plangebied. De conclusie van het onderzoek is dat zowel het groepsrisico als het plaatsgebonden risico in dit verband binnen de normen blijft. Het spoortraject wordt tevens niet aangemerkt als plasbrandaandachtsgebied.

Het vigerende bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg bevat een regeling ten aanzien van een vrijstaand gasdrukmeet- en regelstation. Op het station zijn de regels uit de Wet milieubeheer en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) van toepassing.

Voor het station gelden de volgende veiligheidsafstanden: binnen 10 meter geen kwetsbare objecten en binnen 4 meter geen beperkt kwetsbare objecten. De inrichting ligt weliswaar niet binnen het plangebied van dit plan, de veiligheidszone rondom de inrichting ligt wel binnen het plangebied. Aan de betreffende gronden rond het station wordt, net als in het momenteel geldende bestemmingsplan, de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bev' toegekend. Binnen deze zone zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan.

Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

4.6.2 Plangebied

Conclusie

Met het bestemmingsplan worden geen bodemwerkzaamheden uitgevoerd, noch wordt er een functiewijziging mogelijk gemaakt waarbij de bodemkwaliteit een rol speelt. De bodemkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Binnen de gemeente Amsterdam is het algemene beleid voor de waterhuishouding, waaronder naast het grondwater ook de verwerking van schoon- en vuilwater wordt begrepen, beschreven in het Waterplan Amsterdam.

Het beheer van het water in de Amsterdamse binnenstad is in handen van Waternet, namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het plangebied maakt deel uit van de Keur AGV 2019. Zonder ontheffing op de keur zijn werkzaamheden aan/op of in waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. De keur 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. Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet de grondwaterzorgtaak uit, alsmede de afvalwaterinzameling, de drinkwaterlevering en het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten.

5.1.2 Oppervlaktewater

Het plangebied kent uitsluitend de bestemming water. Bovendien wordt met dit bestemmingsplan geen extra verharding toegevoegd en bestaat in het vigerende bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg al de mogelijkheid om een woonboot te realiseren in de daarvoor bestemde aanduidingsvlakken. Deze aanduidingsvlakken, noch het aantal woonboten dat is afgemeerd, worden met het bestemmingsplan gewijzigd. De hoeveelheid oppervlaktewater blijft gelijk en de waterhuishoudkundige aspecten zullen dan ook niet veranderen.

5.1.3 Grondwater

Het plangebied maakt geen ontwikkelingen mogelijk die van invloed zijn op het grondwater. Het wijzigen van de maatvoering omtrent woonboten en het planologisch opnemen van een bestaande woonboot hebben geen effect op hde grondwaterstand. Het grondwater vormt dan ook geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.1.4 Plangebied

Conclusie

Met het bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, maar uitsluitend een planologische omissie omtrent de maatvoering van woonboten hersteld. Tevens wordt een eerder vergunde woonboot planologisch opgenomen in de verbeelding van het bestemmingsplan. In het zuidoostelijke rak liggen momenteel 3 woonboten. Met dit bestemmingsplan wordt het aantal daadwerkelijk aanwezige woonboten aangeduid met de aanduiding 'aantal' hier dan ook gewijzigd van 4 naar 3. Water vormt geen belemmering voor het het bestemmingsplan.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'. De wet schrijft voor dat in elk bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Erfgoedwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden en erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet, d.d. 9 december 2015, in werking getreden op 1 juli 2016. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 en de Wet to behoud van cultuurbezit. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2021 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waardoor deze delen van de Monumentenwet 1988 ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Erfgoedwet kent een aantal nieuwe bepalingen. Artikel 16 van de Erfgoedwet stelt dat de gemeenteraad een erfgoedverordening kan vaststellen (lid 1). Deze betreft het beheer en behoud van cultureel erfgoed dan van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis (lid 3). Burgemeester en wethouders zijn verplicht een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij te houden.

De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening.

Volgens de Erfgoedwet moeten (toevals)vondsten worden gemeld bij de minister. Deze verwittigt het Rijk. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.6 lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (d.d. 17 juni 2011, stbl 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. In de toelichting staat dat dit betekent dat de gemeente een analyse moet verrichten van de cultuurhistorische waarden en aanwezige of naar verwachting aanwezige monumenten, en aangeven op welke wijze rekening is gehouden met deze waarden van de in het plan begrepen gronden.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (PRV)

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (PRV) zijn in de artikelen 20-22 regels opgenomen ten aanzien van enkele UNESCO werelderfgoederen, waaronder De Stelling van Amsterdam. Het gebied Vuurtooreneiland bij de IJdoempolder in bij Durgerdam maakt deel uit van deze Stelling. Dit vloeit voort uit de verplichting in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), artikel 2.13.4, ten aanzien van enkele Unesco Werelderfgoederen. De PRV bepaalt dat in het

bestemmingsplan_Woonboten Oostenburgervaart (vastgesteld)

bestemmingsplan regels dienen te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van deze erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De Verordening geeft daarnaast regels voor mogelijke ontwikkelingen aan in deze gebieden.

De PRV geldt niet ten aanzien van het UNESCO-werelderfgoed De Grachtengordel van Amsterdam. De bescherming van de Amsterdamse Grachtengordel is namelijk al geregeld op basis van de Erfgoedwet en de Monumentenwet.

Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening geldt voor heel Amsterdam en beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Monumenten en Archeologie is in de Erfgoedverordening aangewezen als het stedelijk kennis- en expertisecentrum dat gemeentelijke diensten en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam adviseert over de waarde van en de omgang met de onder- en bovengrondse cultuurhistorische waarden.

De Erfgoedverordening regelt voorts de aanwijzing van gemeentelijke stads- en dorpsgezichten en die van gemeentelijke monumenten.

In de artikelen 22 en 23 van de Verordening staat aangegeven welke beschrijvingen in de Toelichting van een bestemmingsplan dienen te worden opgenomen ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden en ten aanzien van archeologische waarden.

Daarnaast is opgenomen aan welke eisen het cultuurhistorisch- en archeologisch onderzoek dient te voldoen.

Archeologie beleid Amsterdam

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

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

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek wordt in Amsterdam uitgevoerd door Monumenten & Archeologie en behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een

omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij recente verstoringen van de bodem (beleidsvariant 11). Bij bijvoorbeeld beleidsvariant 2 geldt dat slechts geen archeologisch onderzoek hoeft plaats te vinden bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of ondieper dan 0,50 meter onder het maaiveld (Appendix: Beleidsvarianten en stroomschema, M&A). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

Cultuurhistorie beleid Amsterdam

Bij het maken van bestemmingsplannen dient een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten) rekening is gehouden” (artikel 3.1.6 lid 5 Besluit ruimtelijke ordening). Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan moeten verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

Bij cultuurhistorische waarden (bovengronds) gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of -gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken. Het is van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

5.2.2 Plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Woonboten Oostenburgervaart bestaat uitsluitend uit de bestaande woonboottrakken in de Oostenburgervaart. Er zijn daarom geen gebouwen aanwezig met een cultuurhistorische waarde. Daarnaast worden met het bestemmingsplan Woonboten Oostenburgervaart geen bouwmogelijkheden toegevoegd, noch worden bodemwerkzaamheden uitgevoerd. Het is daarom niet noodzakelijk archeologisch onderzoek uit te voeren ten behoeve van dit plan.

Om te zorgen dat archeologische waarden in het gebied zijn geborgd is in het bestemmingsplan de regeling uit het moederplan Stadswerf Oostenburg opgenomen ten aanzien van de archeologische bescherming. Ter plaatse van het plangebied geldt de regeling 'Waarde - Archeologie D'. Met deze regeling worden eisen gesteld ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden, mits de werkzaamheden meer dan 500 m² oppervlakte en dieper dan de baggerdiepte bedragen.

Conclusie

Archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.3 Natuurbescherming

5.3.1 Kader

Wet natuurbescherming

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

Naast wettelijke regelgeving zijn er een aantal beleidskaders (die ten doel hebben de biodiversiteit te behouden en bijzondere soorten te beschermen). Het gaat bijvoorbeeld om landelijk- en provinciaals beleid zoals de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de vertaalslag daarvan op Amsterdams niveau. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) zijn de Ecologische structuur en Hoofdgroenstructuur voor Amsterdam vastgesteld. Het plangebied ligt volledig buiten de hoofdgroenstructuur.

5.3.2 Plangebied

Het plangebied is niet gelegen binnen de ecologische hoofdstructuur van Amsterdam. Daarnaast wordt met het bestemmingsplan geen nieuwe bouwwerken of activiteiten mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in een planologische wijziging van de maatvoering van woonboten. Om deze reden is het niet nodig een natuurtoets uit te voeren.

Ten noorden van Amsterdam liggen voor stikstof gevoelige natuurgebieden. Het bestemmingsplan maakt echter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor de toename van stikstofdepositie kan worden uitgesloten.

Conclusie

Natuur en de bescherming daarvan vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 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 kaart 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 slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is 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 kort toegelicht van de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

6.2 De bestemmingen

Artikel 3 Water

De Bestemming Water is de enige enkelbestemming toegekend aan de gronden behorende bij het plangebied. Het plangebied bestaat dan ook uitsluitend uit de woonboottrakken in de Oostenburgervaart. Deze gronden zijn o.a. bestemd voor waterstaatkundige doeleinden en waterwegen. Binnen de bestemming is het mogelijk een drijvend bouwwerk op te richten ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - ligplaatsen'. Daarnaast is het mogelijk om bouwwerken, geen gebouwen zijnde op te richten in de vorm van plankieren en toegangsvoorzieningen ten behoeve van woonboten.

Artikel 4 Waarde - Archeologie D

Het gehele plangebied kent de dubbelbestemming Waarde - Archeologie D. Met de dubbelbestemming

worden ter bescherming van mogelijke archeologische waarden restricties opgelegd aan de hoofdbestemming. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, dan wel het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is vereist indien de grenswaarde ten aanzien van oppervlakte en/of diepte wordt overschreden. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen indien blijkt dat archeologische waarden aanwezig zijn.

Artikel 5 Waarde - Landschap

Ter plaatse van deze dubbelbestemming is het wenselijk dat waardevolle doorzichten op en van het water in stand worden gehouden. De regeling in artikel 5 waarborgt de bescherming of het herstel van deze doorzichten.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Deze standaardbepaling is bedoeld om te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat de algemene gebruiksverboden, waaronder in ieder geval het gebruik van bebouwing of gronden ten behoeve van opslag van materialen en het gebruik van panden als souvenirwinkel en dergelijke.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Vlak buiten het plangebied is een gasdrukmeet- en regelstation aanwezig. De veiligheidszone, waarbinnen geen (beperkt) gevoelige objecten mogen worden gebouwd, maakt onderdeel uit van het plangebied. Deze veiligheidszone is door middel van een aanduiding opgenomen in het bestemmingsplan.

Artikel 9 Overgangsrecht

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor hoe de overgangsbepalingen voor bouwwerken en gebruik in bestemmingsplannen dienen te luiden. Kort samengevat zijn hieronder de belangrijkste punten vermeld.

Voor bouwwerken die aanwezig zijn op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan of die nog gebouwd kunnen worden op basis van een bouwvergunning en die afwijken van het bestemmingsplan geldt, dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd. De overgangsbepalingen voor bouwwerken bevat een calamiteitenregeling en een regeling op grond waarvan het bevoegd gezag eenmalig kan afwijken voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk dat onder de overgangsbepalingen valt met maximaal 10%.

De overgangsregels voor het gebruik bepalen dat het gebruik dat op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is, mag worden voortgezet. Het met het bestemmingsplan strijdige gebruik mag niet worden veranderd in een ander strijdig gebruik, tenzij daardoor de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind. Indien het strijdige gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten.

De overgangsbepalingen zijn niet van toepassing op bestaande bouwwerken die zijn gebouwd zonder

vergunning en bestaand gebruik in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 10 Slotregel

Deze regeling bevat de titel onder welke het plan aangehaald kan worden.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Het bestemmingsplan maakt geen bouwplan in de zin van afdeling 6.4 van de Wro mogelijk, waardoor het vaststellen van een exploitatieplan niet is vereist. Extern is een planschaderisicoanalyse opgesteld. De gemeente kan het risico dat uit de analyse naar voren komt dragen. Het plan is economisch uitvoerbaar.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

De gemeenteraad heeft op 18 december 2019 het Voorbereidingsbesluit Woonboten Oostenburgervaart vastgesteld. Met dit voorbereidingsbesluit heeft de raad kenbaar gemaakt dat een bestemmingsplan wordt voorbereid en moeten omgevingsvergunningaanvragen worden aangehouden totdat het nieuwe bestemmingsplan Woonboten Oostenburgervaart in werking is getreden, mits binnen een jaar na vaststelling van het voorbereidingsbesluit het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.

8.2 Inspraak

Ingevolge de Algemene Inspraakverordening van de gemeente Amsterdam hoeft geen inspraak te worden verleend. Het bestemmingsplan zal volgens de wettelijke procedure worden voorbereid. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd met de mogelijkheid voor een ieder om gedurende zes weken een zienswijze naar voren te brengen. De ingebrachte zienswijzen worden betrokken bij de verdere besluitvorming. Hierna zal het plan ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.

8.3 Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg is het ontwerpbestemmingsplan verzonden aan Waternet. Waternet heeft aangegeven geen bezwaren te hebben tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Naar het oordeel van burgemeester en wethouders is verder geen sprake van gemeenten, diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. Het overleg kan dan ook achterwege blijven.

8.4 Zienwijzen

Van 17 december 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken voor eenieder ter inzage. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend. Er is 1 zienswijze ingediend. In de bijgevoegde Nota van beantwoording is deze zienswijze samengevat en beantwoord. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

