

Oude Houthaven

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan	4
1.2 Geschiedenis van het plangebied	4
Hoofdstuk 2 PLANKADER	9
2.1 Geldend bestemmingsplan	9
2.2 Europees beleid en Rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid	10
2.4 Gemeentelijk beleid	11
2.5 Beleid waterbeheerder	13
Hoofdstuk 3 BELEID IN DIT BESTEMMINGSPLAN	14
3.1 Stedenbouw	14
Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEIDSASPECTEN	16
4.1 Geluid	16
4.2 Luchtkwaliteit	17
4.3 Externe veiligheid	18
4.4 Luchthavenindelingsbesluit	19
4.5 Watertoets	19
4.6 Flora en fauna	21
4.7 Cultuurhistorie en archeologie	21
4.8 Milieueffectrapportage (mer)	22
4.9 Economische uitvoerbaarheid	22
4.10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
4.11 Handhaving	35
Hoofdstuk 5 TOELICHTING OP DE WERKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN	37
5.1 Verbeelding	37
5.2 Regels	37
5.3 Toelichting per artikel	38

Toelichting

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

Het plangebied Oude Houthaven maakte deel uit van het op 23 april 2013 vastgestelde, op 19 juli in werking getreden en op 7 mei 2014 onherroepelijk geworden, bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden. In het plangebied Oude Houthaven liggen, naast van oudsher daar liggende woonschepen en een vergund passagiersschip, woonschepen, die vanwege de bouwplannen in het plangebied De Houthaven 2013, daar tijdelijk uitgeplaatst moesten worden. In het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden zijn de woonschepen niet als zodanig bij wijze van recht bestemd, omdat toen het idee was dat het verblijf in de Oude Houthaven tijdelijk zou zijn; bovendien meende Haven Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied dat de Oude Houthaven noodzakelijk was voor ligplaatsen voor de beroepsvaart. De woonschepen konden ligplaats innemen op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) en vallen vanaf de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden onder het overgangsrecht.

Nadien heeft een aantal van de woonschipbewoners aangegeven dat zij wel permanent in de Oude Houthaven willen blijven liggen. Omdat de bezwaren vanuit Haven Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied zijn komen te vervallen, ontstond de noodzaak om de ligplaatsen alsnog positief te bestemmen, ook om vervanging van schepen mogelijk te maken en nieuwe schepen te faciliteren. Daarnaast wordt met het positief bestemmen van de ligplaatsen de aanpassing van de steigers (aansluiting nutsvoorzieningen en riool) gefaciliteerd. Daarnaast is het noodzakelijk om de woonschepen en het passagiersvaartuig die door inwerkingtreding van het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden abusievelijk ook zijn wegbestemd, wederom positief te bestemmen.

1.2 Geschiedenis van het plangebied

Plangebied en prestedelijke situatie

Het plangebied Oude Houthaven is gelegen in de Oude Houthaven en omvat alleen een groot deel van het water. Het plangebied is een deel van het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden, dat is vastgesteld op 23 april 2013, in werking getreden op 19 juli 2013 en met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 mei 2014 onherroepelijk is geworden.

In 1220 gaf graaf Willem I toestemming tot het opwerpen van een stormvloedkering, de huidige Spaarndammer- of Haarlemmerdijk. Deze Ijdijk moest het achterland beschermen tegen de overstromingen die het gebied rond Amsterdam al lang, en met name in de twaalfde eeuw, teisterden. De kronkelige dijk was geruime tijd de enige verbinding over land tussen Amsterdam en Haarlem totdat in 1632 door beide steden samen de Haarlemmertrekvaart en -weg werd aangelegd. Het gebied ten noorden van de dijk was van oudsher een buitendijks stuk land, beschermd door een zomerdijk en werd de Overbrakerbuitenpolder genoemd. Op de kaart van Blaeu uit 1649 werd dit als het Rietlant aangeduid. Waarschijnlijk strekte deze buitenpolder zich voor de stormvloeden van de

twaaalfde eeuw veel verder naar het noorden uit, in het latere IJ. De bestemming van de Overbrakerpolders was lange tijd agrarisch, met langs de dijk wat buitenverblijven van Amsterdammers.

De Derde Uitleg

Rond 1600 werd de stadsgrens van Amsterdam gevormd door het Singel, de Kloveniersburgwal en de Geldersekade met daarop de stadsmuren en poorten. Aan de noordzijde lag het open havenfront aan het IJ en door het midden van de stad vormde de Amstel ter hoogte van het Damrak en Rokin de centrale as. Langs de Zuiderzee en het IJ lag een langgerekte dijk van Velsen tot voorbij Muiden; de zogenaamde Zuider IJ- en Zeedijk. In Amsterdam is dit dijklichaam gedeeltelijk nog herkenbaar, mede dankzij het hoogteverschil, bij de Nieuwen-, Haarlemmer- en Spaarndammerdijk en Van Diemenstraat. Ten zuidoosten van de Van Diemenstraat – de oorspronkelijke Zuidelijke IJdijk waarop de stadswal werd gelegd – liggen de huidige Zeeheldenbuurt en de Westelijke Eilanden. De stadswal en de Westelijke Eilanden kwamen tot stand als onderdeel van de Derde Uitleg van Amsterdam. Het ontwerp voor de Derde Uitleg is onder meer gebaseerd op een functiescheiding; de grachtengordel primair voor wonen, de Oostelijke en Westelijke walen en eilanden primair voor scheepvaartgerelateerde activiteiten. Zo kreeg de West-Indische Compagnie aan de westkant beschikking over de nieuwe pakhuizen en werven. Deze situatie blijft lange tijd min of meer ongewijzigd, zij het dat het succes van de activiteiten samenloopt met de economische ontwikkelingen in Amsterdam en Nederland in het algemeen. Gedurende de 17e eeuwse Gouden Eeuw bloeit de economie, maar in de 18e eeuw en een groot deel van de 19e eeuw ging het economisch niet voor de wind. Een van de problemen waar Amsterdam zich mee geconfronteerd zag was de relatief slechte bereikbaarheid omdat het IJ voortdurend dichtslibde.

Een economische impuls: nieuwe infrastructuur

Uiteindelijk wordt dit probleem in de 19e eeuw voortvarend aangepakt door Koning Willem I en worden er grote infrastructurele projecten opgestart. Zijn bewind vormt het begin van een periode waarin tal van nieuwe kanalen gegraven en bestaande waterwegen recht getrokken, verdiept en verbreed worden. In Amsterdam valt daarbij te denken aan het Noord Hollandsch Kanaal (1825), het Merwede Kanaal (1891) en het Noordzeekanaal (1876). Deze ontwikkelingen hebben ook hun weerslag aan de westzijde van de stad. Zo worden in 1834 het Ooster- en Westerdok aangelegd naar idee van ingenieur J.J. Blanken die hiermee hoopt het dichtslibben van het IJ tegen te gaan. Op kleinere schaal en binnen het plangebied worden het Westerkanaal (1875), de Le Maire- en Van Noordtgracht (1877) aangelegd. In deze periode werden ook de stadswal en bolwerken afgebroken. Ter hoogte van het huidige Barentszplein was vroeger het bolwerk Leeuwenburg dat vanwege de blauwe arduinsteen van de waterkering ook wel Blaauwhoofd werd genoemd. Op dit bolwerk verscheen later molen De Bok. Ter hoogte van het Zoutkeetsplein was bolwerk De Bocht met later daarop de molen Westerbeer. Het verloop van de Van Diemenstraat en de pleinruimtes ter hoogte van de voormalige bolwerken zijn de enige overblijfselen die hier nog herinneren aan de oude vestingwerken.

Het Noordzeekanaal en de Oude Houthaven

Tijdens de aanleg van het Noordzeekanaal werd langdurig onderhandeld om het oostelijke deel van de Overbrakerbuitenpolder niet in te polderen ten behoeve van de aanleg van de Houthavens. Houthandel was voor Amsterdam van oudsher belangrijk, maar er was een nijpend tekort aan ruimte voor houtopslag en de houtvotten lagen langzamerhand over de hele stad verspreid. Om te voorkomen dat de houthandelaren hun bedrijven verplaatsten

naar de Zaanstreek werd hen deze nieuwe vestigingsplaats geboden. Het hout werd als stammen door zeeschepen uit Scandinavië aangevoerd. Al snel werd de houthaven uitgebreid met de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven en werd de eerste houthaven de Oude Houthaven of Vlothaven genoemd.

Overzeese handel: nieuwe pakhuizen en fabrieken

Behalve tot de ontwikkeling van de houthavens leidde de aanleg van de nieuwe kanalen ook tot het beoogde economische resultaat: de scheepvaartgerelateerde industrie en overzeese handel kwamen weer tot bloei. De stad breidde haar havens, dokken en aanlegkades uit. Scheepsbouwbedrijven werven opgericht en eind 19de begin 20ste eeuw is er sprake van een enorme toename van grootschalige pakhuizen, overslagbedrijven en fabrieken die aan of vlakbij het Noordzeekanaal lagen zodat ze goed bereikbaar waren voor de zeeschepen die producten uit de overzeese gebieden aanleverden. Dankzij de aanleg van het spoor konden de goederen snel verder gedistribueerd worden. De –inmiddels gesloopte- fabrieken die in de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt kwamen, zijn onder meer de Hollandse Meelfabriek waarvan een deel van de fabriek en de steiger nog aanwezig zijn, en de Wester Suikerraffinaderij die respectievelijk op de kop van het Westerdok bij het Bokkinghangen en aan de Le Mairegracht stonden. Om zeeschepen goede aanleg- en overslagmogelijkheden te bieden werden in 1877 de Suezsteigers aangelegd, die vervolgens in 1902 werden vervangen door het Stenen Hoofd voor de vrachtschepen van de Holland Amerikalijn. Het eerste pakhuis dat aan de Oude Houthaven verrees is het Veem uit 1897. Het werd gebouwd in opdracht van de NV het Nederlandse Veem en naar ontwerp van Foeke en Roel Kuipers. In het pakhuis werden luxe goederen als stukgoed overgeslagen. Niet lang daarna kwamen nog meer pakhuizen langs de Van Diemenstraat. De aanvoer vond plaats vanaf de waterkant en via de straatzijde werden de goederen verder gedistribueerd. De bouw van de veel moderner graansilo Korthals Altes uit 1896 kwam enerzijds voort uit een economische behoefte aan schaalvergroting van de graanhandel en anderzijds ten behoeve van graanopslag om Amsterdammers te voorzien van voedsel tijdens een mogelijke belegering. De silo maakt namelijk onderdeel uit van de voorzieningen in het kader van de Stelling van Amsterdam. De locatie voor de silo's werd zo gekozen dat zeeschepen het vanaf het Noordzeekanaal konden bereiken. De silodam werd er speciaal voor aangelegd. Het innovatieve karakter hiervan kwam tot uitdrukking in de inpandige reeks silo's die grote hoeveelheden graan konden verwerken. Met het gebruik van de modernste elevatoren kon graan uit schepen gezogen worden en bovenin de silo's gepompt worden. De silo's zijn als trechters opgezet; aan de onderzijde kon het graan er eenvoudig uit gehaald worden en overgeslagen worden op binnenvaartschepen of treinwagons.

Na de Tweede Wereldoorlog nam het houttransport over het water af en een groot deel van de insteekehavens werd gedempt. De houthandel is inmiddels vrijwel geheel uit Amsterdam verdwenen. De Oude Houthaven wordt tegenwoordig gebruikt als wachthaven voor binnenvaartschepen en als (tijdelijke) ligplaats voor woonschepen. Als zeehaven is het niet meer bruikbaar omdat het zand dat vrijkomt bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn hier wordt gestort zodat de diepte tot enkele meters wordt verminderd. De economische hoogtijdagen voor scheepvaart, scheepsbouw en de overslag van graan, cacao en tabak veranderden in het laatste kwart van de 20ste eeuw van vorm. Sommige bedrijven verplaatsten zich wegens schaalvergroting en modernisering naar andere locaties in het Westelijk Havengebied. Andere soorten van bedrijvigheid, zoals scheepsbouw, konden niet concurreren tegen de opkomende landen zoals India en Brazilië. Dit leidde ertoe dat veel historische pakhuizen en fabrieken wegens faillissement gesloten en gesloopt werden. Andere kregen een nieuwe functie als woon- en/of (creatieve)werkgebouwen. Ondanks al deze veranderingen is toch het oorspronkelijke havenkarakter nog altijd goed afleesbaar: de Oude Houthaven en het Noordzeekanaal aan de ene zijde van de alzijdig ontworpen grootschalige pakhuizen en

silo's en de landgebonden distributiezijde aan de andere zijde – zij het dat de spoorrails en de feitelijke overslag niet meer aanwezig zijn. Daar omheen werd woningbouw voor de arbeiders gerealiseerd. In de Westelijke Eilanden, Zeehelden-, en Spaarndammerbuurt zijn nog altijd veel karakteristieke elementen en historische gebouwen aanwezig.

Stadsuitbreiding en volkshuisvesting

De 19e en 20e eeuwse industrialisatie en economische bloeiperiode leidden ook tot een bevolkingstoename en om die reden werden oude stadswallen geslecht en verzezen rond de bestaande stad nieuwe uitbreidingswijken, zoals de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt. Laatstgenoemde met vermaarde volkshuisvestingsprojecten van toonaangevende Amsterdamse School-architecten als M. de Klerk, K.P.C. de Bazel en H. Walenkamp. In zowel de Zeehelden- als de Spaarndammerbuurt zijn de randen waar de fabrieken en pakhuizen gevestigd waren getransformeerd in het laatste kwart van de 20ste eeuw. Deels door sloop- nieuwbouw in het kader van stadsvernieuwing uit de jaren 1970 en '80, zoals langs de Zoutkeetsgracht en de Le Mairegracht. Deels door herbestemming van monumentale industriële panden zoals pakhuis het Veem en graansilo Korthals Altes.

De Zeeheldenbuurt

De Zeeheldenbuurt is grotendeels onderdeel van de Amsterdamse 19de-eeuwse Ring. Alleen het gedeelte ten zuiden van de Barentszstraat is ouder. Deze strook ligt tegen de voormalige bolwerken-zone aan en maakt deel uit van de stadsuitbreiding van 1612. Het Barentszplein en Zoutkeetsplein zijn aangelegd op de voormalige bolwerken. Het gebied ten noorden van de Barentszstraat maakt onderdeel uit van de 19de eeuwse Ring. Het bestaat uit een strook bedrijfsgebouwen en pakhuizen langs de Van Diemenstraat, gebouwd tussen 1896 en 1914, en een gebied met woningbouw van 'eigenbouwers' en sociale woningbouw, dat aan het eind van de 19de en begin van de 20e eeuw werd bebouwd. In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw is, vooral langs de Zoutkeetsgracht, sociale woningbouw verzezen. De stadsvernieuwing heeft niet geleid tot een ingrijpende wijziging van de stedenbouwkundige structuur. De Zeeheldenbuurt wordt door al deze verschillende soorten gebouwen en bouwperiodes gekenmerkt door een grote bebouwingsdiversiteit binnen een klein gebied.

De totstandkoming van de 19de-eeuwse Ring vindt haar oorsprong in het uitbreidingsplan van 1877, ontworpen door J. Kalff die destijds de directeur was van Publieke Werken. Het plan was meer een raamwerk dan een gedetailleerd ontwerp en fungeerde als onderlegger in de onderhandeling met grondeigenaren. Het deel tussen de Haarlemmertrekvaart en het IJ betreft 'vak 1' van dit plan en omvat naast de havens ook arbeiderswoningen. De uitvoering voor de woningen was in handen van particuliere ondernemers, makelaars en aannemers – en vaak ook speculanten. Maar er werden ook filantropische initiatieven genomen om de armen van zo goed mogelijke kwaliteitswoningen te voorzien. Een voorbeeld daarvan zijn de woningbouwblokken van stadsbouwmeester B. de Greef rond de Van Linschotenstraat en Van Heemskerckstraat uit 1879 en 1883. In de rest van de Zeeheldenbuurt verzezen nog enkele eind- 19de eeuwse scholen en enige woningbouw, met name in de west- en zuidzijde van de buurt.

De stedenbouwkundige structuur van de 19de-eeuwse Ring is vaak bepaald door de verkaveling van het voorafgaande agrarische landschap, maar in de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt is er sprake van een nieuw ontwerp dat geen verband met de voorgaande verkaveling heeft. De structuur van de 19de-eeuwse uitbreidingen bestaat uit een rechthoekig raster van straten binnen een raamwerk van doorgaande wegen.

Gesloten bouwblokken met gestapelde woningen beslaan het grootste deel van het gebied. De gesloten bouwblokken zijn doorgaans 4 of 5 bouwlagen hoog, waarbij de hogere delen aan de hoofdstraten gelegen zijn en de lagere aan de woonstraten. De panden zijn in series van twee of meer ontworpen, soms betreft het complexen van een of meer bouwblokken die als één geheel zijn ontworpen. Kenmerkend voor de 19de-eeuwse Ring is het samenhangend straatbeeld. Daarin zijn stedenbouwkundige structuur en bebouwing sterk met elkaar verweven. Soms zijn in een bouwblok woonbebouwing, scholen, kerken en bedrijfsgebouwen als een complex in de straatwand opgenomen. Maar er zijn scholen, kerken en bedrijfsgebouwen als afzonderlijke gebouwen neergezet. Om de lange, tamelijk smalle, straten te verlevendigen zijn de bouwblokken op allerlei manier verbijzonderd: door vooruitgeschoven gevelpartijen, erkers, insteekkappen, topgevels, verspringingen in goot- en dakhoogtes en decoratief metselwerk.

Het naastgelegen gebied De Houthaven wordt inmiddels omgevormd tot een woonwijk, scholen en andere stedelijke functies.

Hoofdstuk 2 PLANKADER

2.1 Geldend bestemmingsplan

In het plangebied van het bestemmingsplan Oude Houthaven vigeerde het bestemmingsplan Spaamdammers en Zeehelden Met dit bestemmingsplan wordt het bestemmingsplan Spaamdammers en Zeehelden (uitsluitend) voor dit gebied vervangen.

2.2 Europees beleid en Rijksbeleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening onder meer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

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

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. 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 Ecologische

hoofdstructuur, electriciteitsvoorziening, 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.

De Oude Houthaven is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan 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. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. 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. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande situatie, waaronder het behoud van het bestaande groen en waterlopen.

2.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040 / Provinciale Ruimtelijke Verordening maart 2017

De Structuurvisie Noord-Holland is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld en laatstelijk geactualiseerd op 28 september 2015. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening maart 2017 (vastgesteld op 12 december 2016, in werking vanaf 1 maart 2017) zijn onder meer regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen. Het bestemmingsplan gaat voor het overgrote deel uit van behoud van de bestaande situatie.

Het bestemmingsplan staat geen realisatie van kantoren- en bedrijventerreinen of grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening maart 2017.

Watervisie 2021 en Uitvoeringsprogramma 2016-2021

In de Watervisie 2021 staan de ecologische doelen voor niet-natuurlijk oppervlaktewater. Deze doelen zijn afgestemd met de waterbeheerders. Ook staan in de Watervisie 2021 maatregelen om de kwaliteit van het grondwater in de bodem van Noord-Holland te verbeteren.

Dit bestemmingsplan past binnen de Watervisie 2021.

2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld door de gemeenteraad. In de Structuurvisie is op de "Visiekaart 2040" de Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt aangeduid als "werken-wonen" gebied.

Op de visiekaart 2040 is een nieuwe openbaar vervoersverbinding (tram) gepland langs het spoor, door de Spaarndammerstraat en de Spaarndammerdijk richting station Sloterdijk. Deze tramverbinding is echter op grond van de faseringsbeelden niet voorzien voor 2030. In het voorliggende bestemmingsplan wordt daarom deze nieuwe ov-verbinding juridisch planologisch niet mogelijk gemaakt, de ruimtereservering wordt echter in stand gehouden door het beoogde tramtracé niet te bebouwen.

Watervisie 2040

In de Watervisie 2040 wordt de Oude Houthaven gezien als woonschepenlocatie, waardoor onder andere woonschepen die (vrijwillig) uit de Amstel vertrekken daar ligplaats kunnen krijgen. In de planregels wordt dit op zichzelf ook mogelijk gemaakt, maar nieuwe schepen zijn slechts toegestaan met een afwijkingsvergunning, zodat voorafgaand een volledige belangenafweging plaats kan vinden.

Overnachtingsbeleid

Op 14 juli 2016 is de "herziening van het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016 2022: van hotelbeleid naar overnachtingsbeleid" vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Het accent wordt in het nieuwe beleid verschoven van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in heel de stad alleen ruimte wordt geboden aan nieuwe innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen.

Het overnachtingsbeleid zorgt voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, verdere spreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de metropoolregio Amsterdam. Om dit te bereiken geldt voor de gehele stad 'Nee tenzij'. Medewerking aan nieuwe hotelinitiatieven wordt in Amsterdam in de basis niet gegeven. Alleen als hotelinitiatieven écht iets toevoegen aan de omgeving en de markt wordt een uitzondering gemaakt.

Elke bestuurscommissie heeft voor de inwerkingtreding van het nieuwe overnachtingsbeleid (1 januari 2017) de mogelijkheid gehad uitzonderingsgebieden te definiëren. Concepten worden getoetst op verbinding met de buurt, kwaliteit, innovatief karakter, duurzaamheid, houdbaarheid, sociaal ondernemerschap en bijdrage aan het vestigingsklimaat voor

bedrijven. Het advies van het adviesteam hotelontwikkeling wordt verplicht. De hotelladder wordt uitgebreid met onder andere een duurzaamheidstoets, een toets sociaal ondernemen en een eis om een buurtverslag bij een aanvraag bij te voegen.

Het beleid is in voorliggend bestemmingsplan vertaald door geen nieuwe hotels in het plangebied toe te staan.

Parkeerbeleid

In geval van nieuwe ontwikkelingen zoals het toevoegen van woningen of bebouwing ten behoeve van economische functies geldt dat er moet worden voorzien in 'voldoende parkeergelegenheid', hetzij in, op of onder gebouwen van het plangebied. De invulling van 'voldoende mate' geschiedt op basis van de vigerende parkeernormen. De stedelijke Nota Parkeernormen Auto is op 8 juni 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De daarin opgenomen parkeernormen zullen worden bekrachtigd in een nieuw op te stellen paraplubestemmingsplan. Ter overbrugging van de periode tussen 19 maart 2016 en het moment van vaststellen van de nieuwe stedelijke Nota Parkeernormen Amsterdam zijn de parkeernormen vastgelegd in het gemeenteraadsbesluit 'Vaststellen van de parkeernormen in de Stadsdelen' (d.d. 9 maart 2016). Voor ruimtelijke ontwikkelingen in stadsdeel West, zijn de normen bevestigd van de 'Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020'.

In de Oude Houthaven worden geen nieuwe ontwikkelingen in de vorm van het toevoegen van nieuwe woningen/woonschepen of andere stedelijke functies voorzien. Om die reden zijn geen parkeernormen in de planregels opgenomen. Indien zich nieuwe ontwikkelingen voordoen zal een aparte planologische procedure moeten worden doorlopen, waarbij in dat kader aan de dan geldende parkeernormen zal moeten worden getoetst.

De Schoonheid van Amsterdam en Welstand op het water

In 2014 deed de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een tweetal belangrijke uitspraken waardoor woonboten en bedrijfsvaartuigen als bouwwerken moeten worden beschouwd. Op bouwen op het land is de welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam van toepassing. Mede onder invloed van genoemde uitspraken is in 2017 een specifiek welstandskader voor woonboten vastgesteld, "Welstand op het water", dat opgenomen is in De Schoonheid van Amsterdam. De welstandseisen op het water zien niet alleen op boten die zijn aan te merken als bouwwerken, maar ook op woonschepen die ook in de toekomst (na wijziging van Woningwet en Bouwbesluit 2012) niet als bouwwerken, maar als (varende) schepen zijn aan te merken. Gevolg is dat voor omgevingsvergunningen voor bouwen op het water en voor "bouwen" van schepen op het water, die ook in de toekomst alleen een ligplaatsvergunning behoeven, zowel voor nieuwe woonboten als voor verbouwen van bestaande woonboten, deze welstandsregels toegepast moeten worden, waarbij die aanvragen in ieder geval ter advisering aan de onafhankelijke Commissie voor ruimtelijke kwaliteit (voorheen de welstandcommissie). Hierdoor wordt de uiterlijke kwaliteit van de woonschepen geborgd.

De Oude Houthaven is gelegen in een gebied dat in de nota Welstand op het Water is gedefinieerd als "stadshaven", waarvoor het strengste welstandsniveau is voorgeschreven. Dat wil vooral zeggen dat er nauwelijks veranderingen en aanpassingen aan de woonschepen gedaan mogen worden, die afbreuk doen aan het van origine varende schip.

2.5 Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het beleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het Waterbeheerplan 2016-2021, Waterbewust en waterrobuust. In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven. Het bestemmingsplan Oude Houthaven past binnen het Waterbeheerplan.

Keur AGV 2011

Naast het waterbeheerplan beschikt het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht over een keur. De Keur is een verordening van het hoogheemraadschap en geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) wel of niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Het doel van de Keur is om de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Een verzoek tot ontheffing kan bij Waternet worden ingediend.

Hoofdstuk 3 BELEID IN DIT BESTEMMINGSPLAN

3.1 Stedenbouw

3.1 Stedenbouw

In het plangebied van de Oude Houthaven liggen drie drijvende steigers. De oostelijke steiger was aanvankelijk in gebruik als ligplaats voor binnenvaartschepen. Dat gebruik is in 2010 opgeheven om (tijdelijke) verplaatsing van 26 woonschepen vanuit de Houthaven mogelijk te maken. De verplaatsing was noodzakelijk voor de realisatie van dat project. De woonschepen lagen op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zeven jaar in de tijdelijke situatie en het zal naar verwachting zeker nog tot 2020 duren, voordat de resterende steigers voor woonschepen in de Houthaven gerealiseerd kunnen worden. Op verzoek van de een aantal woonbootbewoners is daarom onderzocht of het mogelijk is dat een deel van de woonschepen definitief in de Oude Houthaven blijft. Samen met acht voorheen al aanwezige woonschepen liggen er 33 woonschepen en een passagiersschip met vaste ligplaats in de Oude Houthaven. De woonschepen hebben in 2017 nog geen aansluiting op riool en drinkwater.

Steigerplan

Uitgangspunt is om voor alle 33 woonschepen en het passagiersschip die nu in de Oude Houthaven liggen een definitieve plek te creëren. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande drijvende steigers. De steigers worden zodanig gerenoveerd en vernieuwd, dat wordt voldaan aan huidige wet- en regelgeving. De woonschepen kunnen in het ontwerp op korte termijn worden aangesloten op nutsvoorzieningen als riool en drinkwater. Door uit te gaan van de bestaande steigers worden kosten beperkt en is het mogelijk om tijdens de renovatie van de steigers woonschepen in het gebied te kunnen verleggen.

Schetsontwerp met ligging steigers Oude Houthaven

Het ontwerp gaat uit van voldoende open water tussen de Silodam en het steigerplan en het behoud van de zichtlijnen op het IJ vanaf de kades. De woonschepen krijgen een maximaal toegestane lengte van 35 meter met 5 meter tussenruimte. De maximale lengte van de ten hoogste vier schepen die gebruik maken van de Oud-schippersregeling bedraagt 40 meter. De tussenruimte is ingegeven door eisen van brandveiligheid en om het zicht op het water open te houden. Het beleid voor de woonschepen in de Oude Houthaven was eerder vastgelegd in de 'richtlijn Woonboten Westerpark 2008', maar deze richtlijnen zijn inmiddels niet meer geldend. Het welstandsbeleid is nu vastgelegd in de nota Welstand op het water. Er worden niet op voorhand al plekken van 35 meter ingericht aan de steigers en kade; als een kleiner schip vervangen zal worden door een langer schip, zal hiervoor door herschikking en/of verlenging van de steigers ruimte gevonden moeten worden.

Om het nautisch karakter van de Oude Houthaven te borgen zijn slechts (van origine varende) woonschepen toegestaan; ligplaatsen voor woonvaartuigen, woonarken en

drijvende- of waterwoningen zijn daarom uitgesloten in het plan.

Robinsonade

In de Oude Houthaven was voor de van Diemenkade een openbare wandelsteiger bedacht om de Van Diemenkade te verbinden met de Silodam en zodoende openbare ruimte aan de Zeeheldenbuurt toe te voegen die uitzicht biedt op het water. De Robinsonade als zelfstandige steiger vervalt in het plan. Het idee van het toevoegen van openbare ruimte en uitzicht op het water wordt geïntegreerd met het steigerplan voor de woonschepen.

Hoofdstuk 4

UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

4.1 Geluid

Verkeerslawaaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur geldt. Straten waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur of minder geldt zijn niet gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een zoneplichtige weg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie opp de grens van een ligplaats of andere geluidgevoelige bestemmingen conform artikel 82 van de Wgh ten hoogste 48 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van één van de wegen afzonderlijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden per weg.

Tengevolge van wegverkeerslawaaai vanwege de Tasmanstraat/Van Diemenstraat/Westerdoksdijk is een hogere waarde vastgesteld van 53 dB op de grens van de ligplaatsen. Feitelijk zal slechts een zeer gering aantal woonschepen op de grens van de individuele ligplaats een hogere geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaai ondervinden dan de voorkeursgrenswaarde. Omdat er nog een herschikking van de schepen zal plaatsvinden zijn de grenzen van de afzonderlijk ligplaatsen nog niet bekend, reden om de vaststelling van de hogere waarden in algemene termen te vatten..

Industrielawaai

Het gehele plangebied ligt binnen de geluidszones van de industrieterreinen Westpoort en Johan van Hasseltkanaal West. De werking van een geluidzone rond een industrieterrein is tweeledig:

1. nieuwe geluidgevoelige terreinen binnen de geluidzone moeten worden getoetst aan de geluidsnormen;
2. nieuwe milieuvergunningen van bedrijven op het gezoneerde industrieterrein mogen niet leiden tot een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) buiten de zonegrens.

Tengevolge van industrielawaai vanwege industrieterrein Westpoort is een hogere waarde vastgesteld van 53 dB(A) op de grens van de ligplaatsen. Alle ligplaatsen hebben vanwege industrielawaai vanwege Westpoort een hogere belasting dan de voorkeursgrenswaarde.

Tengevolge van industrielawaai vanwege industrieterrein Johan van Haaseltkanaal West is een hogere waarde vastgesteld van 51 dB(A) op de grens van de ligplaatsen. Niet alle ligplaatsen hebben een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Omdat de definitieve ligplaatsen nog niet bekend zijn is, net als bij wegverkeerslawaaai, de hogere waarde voor alle ligplaatsen vastgesteld.

Spoorweglawaaai

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van de spoorweg Amsterdam Sloterdijk - Amsterdam Centraal, zodat onderzoek naar spoorweglawaai achterwege kan blijven

4.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het onderdeel luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (titel 5.2) wordt ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Volgens de systematiek van de Wet luchtkwaliteit vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor een ontwikkeling, indien aannemelijk is gemaakt dat het plan leidt tot een "niet in-betekenende mate" (NIBM) toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Ook indien grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden bij realisatie van een plan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor een ontwikkeling.

Uit het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' volgt tot welke bijdrage aan concentraties aan luchtverontreinigende stoffen sprake is van NIBM. De toetsing tot het bepalen van een NIBM project wordt doorgaans beperkt tot de stoffen waarbij de kans op overschrijding van de daarvoor gestelde luchtkwaliteitsgrenswaarden het grootst is, te weten fijn stof en stikstofdioxide.

Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt met ingang van 1 januari 2015 een grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie. Daarnaast geldt vanaf 2015 ook nog een grenswaarde voor de blootstellingsconcentratie van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Uit metingen van het RIVM blijkt dat de achtergrondconcentratie in stedelijke en verkeersbelaste gebieden rond de 14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (12 - 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) bedraagt. Gelet op deze concentraties zijn overschrijdingen van de grenswaarden vanwege onderhavig plan op voorhand uit te sluiten.

Van de overige luchtverontreinigende stoffen, waaraan grenswaarden zijn gesteld, zijn de concentraties zodanig laag, dat overschrijding van grenswaarden eveneens op voorhand zijn uit te sluiten.

Een bijdrage aan de luchtkwaliteit tot een omvang van 3% van de in bijlage II van de Wet milieubeheer voor de stoffen fijn stof en stikstofdioxide gestelde grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt als NIBM beschouwd. Voor fijn stof en NO₂ komt dit overeen met een bijdrage van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aan de jaargemiddelde concentratie van deze stoffen in de buitenlucht.

In de Ministeriële regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen' (hierna: regeling NIBM) zijn voor verschillende categorieën van projecten nadere grenzen gesteld aan de projectomvang waaronder een project met zekerheid NIBM bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. Voor woningbouwlocaties bedraagt de NIBM-grens 1.500 woningen, indien de desbetreffende locatie wordt ontsloten door één ontsluitingsweg. In het geval van twee ontsluitingswegen, met een gelijkmatige verkeersverdeling, ligt de grens op een netto toename van 3.000 woningen.

Voor onderhavige ontwikkeling worden de ligplaatsen voor woonschepen gelijk gesteld aan woningen.

Toets Wet luchtkwaliteit

Indien aannemelijk kan worden gemaakt dat het plan Oude Houthaven te Amsterdam niet leidt tot een NIBM-bijdrage aan concentraties fijn stof en NO₂, vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor het plan.

Voor woningbouwlocaties is in de regeling NIBM vastgelegd dat een ontwikkeling in ieder geval NIBM bijdraagt aan de concentraties fijn stof en NO₂, indien de ontwikkeling voorziet in minder dan 1.500 woningen, in geval van één ontsluitingsweg of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn. Aangezien het onderhavige plan de realisatie van ligplaatsen voor woonschepen betreft, is het uitgesloten dat het bouwplan leidt tot een in betekenende mate bijdrage aan de concentraties fijn stof en/of NO₂.

Uit het voornoemde volgt dat op basis van artikel 5.16, eerste lid, onder c, Wet milieubeheer, het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plan Oude Houthaven.

Luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een instrument ontwikkeld waarmee voor elke regio in Nederland wordt berekend en gemonitord wanneer en tegen welke beleidsinspanning aan de nationale grenswaarden kan worden voldaan. Dit instrument, de Monitoringstool, is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu tot stand gekomen en is in samenwerking met gemeentelijke en provinciale overheden ontwikkeld.

Direct ten zuiden van het plangebied zijn de Van Diemenstraat en Tasmanstraat gelegen. Uit de openbare versie van de Monitoringstool volgt dat de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀), NO₂ en PM_{2,5} op korte afstand van die wegen, ruimschoots lager zijn dan de gestelde grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respectievelijk 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentraties van deze stoffen. Dit geldt zowel voor het jaar 2015 als voor de prognose voor het jaar 2020. In bijlage I zijn voor de voornoemde situaties weergegeven. Aangezien op korte afstand van de wegen reeds wordt voldaan aan de grenswaarden, zullen de concentraties ter plaatse van het plangebied eveneens onder de grenswaarden liggen. Het is voldoende aannemelijk dat ter plaatse van het plan aan de grenswaarden wordt voldaan.

Voor het tweede voorontwerp is het onderzoek luchtkwaliteit geactualiseerd.

4.3 Externe veiligheid

In het onderzoek "Risicoberekeningen bestemmingsplan Oude Houthaven" zijn de externe veiligheidsrisico's door het transport van gevaarlijke stoffen over het IJ berekend voor de huidige en toekomstige situatie. Het plangebied ligt niet binnen de risicosfeer van bedrijven of wegtransport.

Plaatsgebonden risico

De berekeningen hebben niet geleid tot een contour voor de grenswaarde van 1.0 10^{-6} /jr. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De berekeningen hebben niet geleid tot een groepsrisico. Dat wil zeggen dat de kans op 10 of meer slachtoffers kleiner is dan 10^{-9} per jaar. Een verantwoording groepsrisico is in dit

geval niet vereist.

4.4 Luchthavenindulingsbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu-en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn regels opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingbesluit van belang. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen). Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan ligt buiten deze beperkingengebieden. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het LIB.

4.5 Watertoets

Algemeen

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om dergelijke ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

Waterkeringen

In het plangebied bevinden zich geen waterkeringen. Langs het plangebied ligt in de Van Diemenstraat een primaire waterkering. De zonering van de waterkering valt voor een gedeelte binnen het plangebied.

Waterbeheer

Rijkswaterstaat is waterbeheerder van het water van de Oude Houthaven. Het hoogheemraadschap is waterbeheerder voor de zonering van de primaire waterkering die binnen het plangebied valt.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur 2011 te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Damping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

In het kader van het project is geen sprake van damping of toename van de verharding. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Gebruik materialen

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

Riolering

Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in beginsel niet toegestaan. Het permanent maken van de ligplaatsen voor woonschepen en het vernieuwen van de steigers ten gevolge daarvan, heeft als belangrijk voordeel dat de woonschepen aangesloten worden op de riolering, waar nu nog geloosd wordt op het oppervlaktewater.

Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Bij de plannen langs het IJ en Noordzeekanaal dient rekening te worden gehouden met de taak van Waternet (voormalig BBA) voor het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Ook voor woonschepen geldt dat deze geen belemmering voor het scheepvaartverkeer mogen vormen. Waternet houdt daarom in de grachten van Amsterdam niet alleen in het kader van de regelgeving AGV, toezicht op woonschepen. Ook in het kader van Nautiek is Waternet bevoegd op te treden tegen woonschepen die niet voldoen aan de eisen.

De Oude Houthaven is havenwater en hier is ook de Regionale Havenverordening Noordzeekanaal 2012 (RHN) van toepassing. De Divisie Havenmeester (DHM) van Havenbedrijf Amsterdam N.V. voert hier het nautisch beheer uit en is verantwoordelijk voor de ordening, veiligheid en het milieu.

Bij het (definitief) ontwerp van de steigers en eventuele verlenging en verbreding daarvan zal DHM om een nautisch advies worden gevraagd.

4.6 Flora en fauna

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 dan wel 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 of activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing of vergunning.

Het bestemmingsplan gaat niet uit van nieuwe ontwikkelingen op basis waarvan een ecologisch onderzoek nodig is. Het plangebied ligt daarnaast volledig buiten de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam.

4.7 Cultuurhistorie en archeologie

4.7.1 Archeologie

Voor het plangebied geldt uitzondering van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m² (BO 09-082 Westerpark Noord, september 2009). Indien de voorgenomen bodemingreep uitsluitend bestaat uit het aanbrengen van funderingspalen voldoet het project aan dit vrijstellingscriterium. Mocht echter een aaneengesloten oppervlak groter dan 10.000 m² worden verstoord (bijvoorbeeld door baggerwerkzaamheden), dan dient de opdrachtgever een bureauonderzoek te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein nader wordt vastgesteld. Dit is als een dubbelbestemming Waarde - Archeologie vastgelegd.

Hiernaast geldt conform de Monumentenwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

4.7.2 Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6., tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in de toelichting een beschrijving opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. In paragraaf 1.2 is reeds de geschiedenis van het plangebied beschreven.

Door het permanent maken van de ligplaatsen zijn er geen effecten op de cultuurhistorische waarden. In het plangebied zijn geen ligplaatsen voorzien voor (kortmerende) binnenvaartschepen, zodat ook op dat punt geen effecten zullen optreden.

Als zodanig is het gebied een herkenbaar havengebied, van grote cultuurhistorische

waarde. Aangezien de bestemming van water met steigers ten behoeve van ligplaatsen voor schepen gehandhaafd blijft, zijn er geen negatieve gevolgen voor deze waarden.

4.8 Milieueffectrapportage (mer)

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Aangezien het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft op een herontwikkeling van geringe schaal is een zeer beperkte beoordeling aan de orde.

De herontwikkeling leidt niet of nauwelijks tot nieuwe emissies of nieuwe verkeersaantrekkende werking. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar met de bestaande situatie. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden. Het bestemmingsplan geeft daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r.

4.9 Economische uitvoerbaarheid

De uitvoering van het plan is opgenomen en passend in de grex van de Houthaven.

4.10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.10.1 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening op basis van het eerste voorontwerp

Over het (eerste) voorontwerp heeft conform het artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schriftelijk overleg plaatsgevonden met de volgende instanties:

1. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
2. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

3. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie
4. Waternet
5. Brandweer Amsterdam-Amstelland
6. Havenbedrijf Amsterdam (Port of Amsterdam)

De reacties van de instanties die hebben gereageerd zijn hieronder (samengevat) opgenomen en voorzien van een beantwoording. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

1. Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland

Beoordeling vaarwegbelangen

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord is vaarwegbeheerder van het nabij het plangebied gelegen water. Rijkswaterstaat is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Het plan voor het aanleggen van nieuwe ligplaatsen in de Oude Houthaven heeft geen raakvlakken met het vaarwegbeheer van Rijkswaterstaat. Daarom is er vanuit het vaarwegbelang geen aanleiding tot het maken van een opmerking op dit plan.

Beoordeling belangen waterbeheer

Rijkswaterstaat heeft ter plaatse het waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheer. Het realiseren van de steigers is niet vergunningplichtig op grond van de Waterwet. Wel is het aanbrengen van de steigers (meerpalen, oeverconstructie) meldingsplichtig. Hiervoor gelden de algemene regels van het besluit lozen buiten inrichtingen. Dit besluit ziet onder andere toe op werkzaamheden zoals nieuwbouw van steigers. Op basis van de aangeleverde info schatten wij in dat het realiseren van de steigers meldingsplichtig is. Een toelichting hierbij is dat een steiger wordt gezien als een vast object en bij lozing valt te denken aan een activiteit die invloed heeft op het oppervlaktewater (bijvoorbeeld slaan van palen). Het meldingsformulier dient vier weken voor aanvang van de werkzaamheden ingediend zijn.

2. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie

Ten aanzien van archeologie: Geen opmerkingen.

Ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden

In het hoofdstuk 5.7.2 bovengrondse Cultuurhistorie ontbreekt de afweging welke gevolgen dit plan voor de voornoemde cultuurhistorische waarden heeft.

Daarnaast blijkt uit de Toelichting niet of er behalve ligplaatsen voor woonschepen ook nog een deel in gebruik zal blijven voor andere schepen die voor korte duur aanleggen.

Reactie: De toelichting is op beide punten aangevuld, in die zin dat er door het permanent maken van de ligplaatsen geen effecten zijn op de cultuurhistorische waarden en er in het plangebied geen ligplaatsen zijn voorzien voor (kortmerende) binnenvaartschepen.

3. Waternet

Bij het beleidskader ontbreekt nog een verwijzing naar het plan gemeentelijke watertaken, plan "Breed Water" 2010-2015 van de gemeente Amsterdam. Ook een verwijzing naar de Verordening op het Binnenwater ontbreekt.

Reactie: De toelichting is op deze punten aangevuld.

De waterparagraaf nog niet is ingevuld, waar in ieder geval aandacht besteed moet worden aan de volgende thema's:

Waterbeheer

Rijkswaterstaat is waterbeheerder van het water van de Oude Houthaven.

Het hoogheemraadschap is waterbeheerder voor de zonering van de primaire waterkering die binnen het plangebied valt.

Waterkering

Langs het plangebied ligt in de Van Diemenstraat een primaire waterkering. De zonering van de waterkering valt voor een gedeelte binnen het plangebied.

Riolering

Het hemelwater en vuilwater dienen gescheiden te worden afgevoerd.

Nautische zaken

Haven Amsterdam is nautisch beheerder.

Woonschepen

In het gebied liggen woonschepen die tijdelijk vanuit het Project de Houthaven hier neergelegd zijn. Is er een reden dat deze niet aangewezen worden?

Reactie: Het is de bedoeling dat eigenaren van woonschepen, die vanuit de Houthaven ligplaats hebben gekregen in de Oude Houthaven, de keuze krijgen om in de Oude Houthaven te blijven liggen, dan wel terug te keren naar de Houthaven. Het bestemmingsplan is mede op hun verzoek als zodanig opgesteld.

Is er ook een reden dat de steigers niet een aanduiding hebben gekregen?

Reactie: De steigers zijn niet exact aangeduid omdat de precieze inrichting nog niet bekend is; om te voorkomen dat ook als bij geringe wijzigingen al procedures gevoerd moeten worden, is de aanleg van steigers toegestaan in het hele gebied. Er zullen niet meer steigers aangelegd worden dan noodzakelijk is voor het aanleggen van de woonschepen. Dit was in het eerste voorontwerp de bedoeling; juist om tegemoet te komen aan de participatie zoals in de eerste ronde gevoerd zijn de steigers vanaf het tweede voorontwerpbestemmingsplan wel met een aanduiding op de verbeelding aangegeven, met in de regels een beperkte uitbreidingsmogelijkheid van tien procent in de lengte en twintig procent in de breedte.

4. Havenbedrijf Amsterdam (Port of Amsterdam)

Plangrens

Uit overleg tussen Havenbedrijf Amsterdam en stadsdeel West is gebleken dat de manoeuvreerruimte voor de beroepsvaart aan steiger C (de meest westelijke steiger in de Oude Houthaven) een belangrijk punt van aandacht is. Overeenstemming is bereikt over de minimale afstandseis van 34 meter van steiger C tot aan de (eventueel nieuw te bouwen)

steiger B II, conform de rode stippellijn op figuur 1. In het voorliggende voorontwerp is de locatie van de steigers niet gedefinieerd. Gegeven dat feit zoeken wij zekerheid in de plangrens. Op figuur 1 is de beoogde plangrens verbeeld met een zwarte bolletjeslijn: minimaal 28 meter vanaf de locatie van steiger C, en vervolgens verder doorgetrokken naar het noorden.

In het voorontwerp loopt de plangrens echter niet conform de afgesproken lijn; er is een knik in de grens aangebracht ter hoogte van het einde van de steiger. De in dit plan voorgenomen bestemming maakt het mogelijk dat schepen die naar het zuidelijke gedeelte van de steiger varen, terwijl het noordelijke gedeelte bezet is, te weinig manoeuvreerruimte krijgen ten opzichte van de woonschepen die worden afgemeerd langs de andere steiger. Dit levert een gevaarlijke en hinderlijke situatie op.

Wij verzoeken u de plangrens aan te passen.

Reactie: De verbeelding is aangepast

Oud-schippersregeling

Havenbedrijf Amsterdam is belast met de uitvoering van de oud-schippersregeling. Aan de steigers zijn onder meer ligplaatsen beschikbaar gesteld voor schepen met een ligplaatsvergunning en schepen met een ontheffing in het kader van de oud-schippersregeling. Het betreft hier een ontheffing als bedoeld in artikel 2.3.5, lid 4, van de Verordening op het Binnenwater 2010 (Vob).

De oud-schippersregeling is een sociale regeling en is in 1996 in het leven geroepen (Besluit van B&W 9 juli 1996, Gemeenteblad 1996, afd.3 nr.64) voor oudere schippers die stoppen met deelname aan het actieve beroepsgoederenvervoer. Schippers die niet meer actief als ondernemer werkzaam zijn maar graag op hun schip blijven wonen kunnen op basis van de regeling voor hun schip een ontheffing krijgen voor een permanente ligplaats. De ontheffing is persoons-, locatie- en schipgebonden. Mocht de voormalig schipper en/of zijn partner het schip blijvend verlaten, dan vervalt de ontheffing.

Een van de voorwaarden is dat de schepen niet langer mogen zijn dan 50 meter; in overleg met het Havenbedrijf is de maximale lengte van deze schepen gesteld op 40 meter. Het gaat in de praktijk om binnenvaartschepen van het type spits. Veel van dit soort schepen zijn 38,50 meter lang en 5,05 meter breed. Tot nu toe zijn er geen ontheffingen in het kader van de oud-schippersregeling verleend voor schepen met een lengte minder of gelijk aan 35 meter.

Onderzoek van de Werkcommissie Binnenvaartbelangen Amsterdam en Koninklijke Schuttevaer (brancheorganisaties voor de binnenvaart) heeft uitgewezen dat voor de komende tien jaar behoefte is aan afmeerlocaties voor ongeveer vijf schepen van oud-schippers.

Reactie: De regels zijn aangepast, zodat deze afspraken gestand gedaan kunnen worden.

4.10.2 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening op basis van het tweede voorontwerp

Over het (tweede) voorontwerp heeft conform het artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schriftelijk overleg plaatsgevonden met de volgende instanties:

1. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
2. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
3. Gemeente Amsterdam, Monumenten en Archeologie
4. Waternet
5. Brandweer Amsterdam-Amstelland
6. Havenbedrijf Amsterdam (Port of Amsterdam)
7. Gemeente Amsterdam, Ruimte en duurzaamheid, structuurvisietoets

De reacties van de instanties die hebben gereageerd zijn hieronder (samengevat) opgenomen en voorzien van een beantwoording.

1. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Ten opzichte van de reactie op het eerste voorontwerpbestemmingsplan zijn geen nadere opmerking ontvangen.

2. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Opgemerkt is dat de terminologie over bestaand bebouwd gebied is verlaten in de verordening. Waarbij wel is onderschreven dat het plangebied in bestaand stedelijk gebied is gelegen.

Reactie: De toelichting is aangepast.

3. Gemeente Amsterdam, Monumenten en Archeologie

De archeologische verwachting dient (behoudens ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000

Reactie: Is in regels en verbeelding verwerkt.

In hoofdstuk 4.7 Bovengrondse cultuurhistorie dient de duiding van de cultuurhistorische waarden opgenomen te worden.

In een heroverwegende aanvulling (zie bijlage 5) is de archeologische waardering omgezet in een negatieve verwachting, wat leidt tot een vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Er hoeft daarom geen dubbelbestemming waarde-archeologie in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Wel is binnen het gehele plangebied conform de Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Reactie: De dubbelbestemming Waarde-Archeologie is conform de aanvulling niet overgenomen

4. Waternet

Waternet heeft geen 3.1.1 reactie gegeven, zodat aangenomen mag worden dat ingestemd wordt met dit voorontwerpbestemmingsplan. Wel is bij de totstandkoming geregeld telefonisch overlegd, bijvoorbeeld over de toepasselijkheid en toepassing van de Verordening op het Binnenwater; met die input is rekening gehouden.

5. Brandweer Amsterdam-Amstelland

Deze overlegpartner heeft geen inhoudelijke opmerkingen.

6. Havenbedrijf Amsterdam

Het Havenbedrijf wil nadere informatie over het passagiersvaartuig dat bestemd is.

Reactie: Dit is het schip De Avontuur, dat functioneert als charterschip (daadwerkelijk varende) en dat in het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden abusievelijk is wegbestemd.

Het Havenbedrijf wil kennis nemen van een definitief steigerplan.

Reactie: Op de verbeelding zijn de (bestaande) steigers als gedetailleerde aanduiding opgenomen. Van wijziging is daardoor inmiddels geen sprake meer.

Het Havenbedrijf wil betrokken worden als er een vergunningaanvraag voor verlening van de steigers in behandeling wordt genomen.

Reactie: Bij een verzoek om afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van verlening van de steigers, is sprake van een volledige belangenafweging, waaronder nautische belangen; het ligt in de rede om deskundigen van het Havenbedrijf daarbij actief te betrekken.

Er wordt helderheid gevraagd over de pleziervaartuigen.

Reactie: De steigers met ligplaatsen voor woonschepen zijn als zodanig niet aan te merken als openbare ligplaatsen; het innemen van een ligplaats met een pleziervaartuig door een anderen dan bewoners is daarmee niet toegestaan. Uitsluitend bewoners van een woonschip is het toegestaan om ten hoogste één pleziervaartuig aan te meren.

7. Gemeente Amsterdam, Ruimte en duurzaamheid, structuurvisietoets

Deze overlegpartner constateert geen strijdigheid met de Structuurvisie.

4.10.3 Participatie op basis van het eerste voorontwerp

Op 21 april 2015 heeft het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West het eerste voorontwerp bestemmingsplan Oude Houthaven vrij gegeven voor participatie en het 'Communicatie en Participatieplan Bestemmingsplan en steigerplan Oude Houthaven' vastgesteld.

Naar aanleiding van deze participatieronde is in het ontwerp bestemmingsplan een maximum opgenomen van 37 boten. Daarnaast zijn op de participatieavond tien punten benoemd die in de verdere uitwerking van het steigerplan zullen worden meegenomen. In het in de bijlagen opgenomen gehele verslag, wordt onder 'Uitkomsten Participatie' uitgebreid ingegaan op alle reacties.

In 2014 heeft het project Houthaven een aantal gesprekken gevoerd met het bestuur van de vereniging van woonbooteigenaren over hun verzoek om permanent te mogen blijven liggen in de Oude Houthaven. De staat van de huidige steigers is onderzocht en er is een ruwe schatting gemaakt van de kosten. De huidige steigers blijken nog in goede staat te zijn en het project is financieel haalbaar. Ook met het Havenbedrijf Amsterdam en de brandweer is

gesproken over hun randvoorwaarden. Bij dit laatste gesprek was ook het bestuur van de vereniging van woonschipbewoners aanwezig.

In april en mei 2015 hebben, in het kader van het eerste voorontwerpbestemmingsplan Oude Houthaven, de volgende bijeenkomsten plaatsgevonden:

- 29 april 2015: informatiebijeenkomst voor alle woonbootbewoners over het bestemmingsplan, de afspraken met project Houthaven over terugkeergarantie en keuzevolgorde, stand van zaken van de ontwikkeling Houthaven in het algemeen en de planning van de realisatie van steigers in de Houthaven. Hierbij waren circa dertig woonbootbewoners aanwezig.
- 13 mei 2015: informatiebijeenkomst over het bestemmingsplan en de participatie voor alle woonbootbewoners en omwonenden. Hierbij waren circa 25 belangstellenden aanwezig.
- 26 mei 2015: participatiebijeenkomst; hierbij waren acht belangstellenden aanwezig.

In de bijlage zijn de verslagen van deze drie bijeenkomsten opgenomen.

Belangstellenden zijn als volgt geïnformeerd over de bijeenkomsten en de mogelijkheid te reageren op de plannen:

- meer dan 500 bewonersbrieven;
- een e-mail naar het netwerk van de buurtcoördinator;
- twee spandoeken in de Zeeheldenbuurt.

In alle drie is verwezen naar een website met meer informatie over het plan en de uitnodiging te reageren op het plan en mee te denken.

Participatiebijeenkomst 26 mei 2015

Bij de informatiebijeenkomst op 13 mei is een participatiegroep van bewoners samengesteld uit de verschillende belangengroepen voor de participatiebijeenkomst op 26 mei. In eerste instantie waren er twee momenten gepland zodat bewoners konden kiezen. Wegens geringe belangstelling is de tweede bijeenkomst komen te vervallen.

Tijdens de participatiebijeenkomst is eerst gesproken over het aantal woonschepen. Gevraagd is of in het bestemmingsplan een maximaal aantal woonschepen kan worden opgenomen.

Uitkomsten participatie

Uit de participatiebijeenkomst zijn de volgende punten meegegeven voor de verdere uitwerking van het steigerplan:

- Voorkeur voor houten steigers;
- Houdt de opzet 'informeel' en niet te geordend;
- Haparandasteiger is een mooi voorbeeld;
- Maak een goed verlichtingsplan, niet te veel licht(overlast);
- Voeg 'groen' toe aan het plan;
- Maak het niet te vol, maximaliseer het aantal woonschepen;
- Betrek de Van Diemenkade bij het steigerplan zodat er een eenheid ontstaat;
- Zorg dat het ook in de toekomst goed te beheren is;
- Als er een steigerpleintje met een openbaar karakter gerealiseerd wordt, zorg dan dat

het niet uitnodigt als aanmeerplek voor toeristen en dat het niet uitnodigt tot (nachtelijke) hangplek. Speelboot voor kinderen is een leuk idee;

- Zorg voor een goede fietsenstal mogelijkheid.

Deze punten zullen in de verdere uitwerking van het steigerplan worden meegenomen.

Daarnaast zijn de volgende onderwerpen tijdens de informatie- en/of participatiebijeenkomsten aan bod gekomen of via de e-mail binnengekomen.

- Einde onzekerheid

De vereniging van woonschipeigenaren Houthaven vraagt een einde te maken aan een jarenlange onzekerheid. 26 woonschepen uit de Oude Houthaven liggen al 4 jaar tijdelijke in de Oude Houthaven. Zij zijn al 15 jaar in gesprek met de gemeente over de plannen en weten dat het nog 5 tot 7 jaar kan duren voordat zij naar de Houthaven zouden kunnen terugkeren. Daarom hebben zij Stadsdeel West en Project Houthaven gevraagd het mogelijk te maken om in de Oude Houthaven te blijven.

Reactie

Stadsdeel West wil na het doorlopen van de bestemmingsplan procedure de tijdelijke plekken in de Oude Houthaven definitief maken. De woonbootbewoners die nu tijdelijk vanuit de Houthaven in de Oude Houthaven liggen kunnen dan op korte termijn zekerheid krijgen en faciliteiten als rioolaansluiting en hoeven hiervoor niet te wachten totdat de Houthaven gereed is.

- Aantal woonschepen

Zowel vanuit de informatieavond, de participatieavond als de reacties die via de e-mail zijn binnengekomen is duidelijk, vanuit belanghebbenden, de vraag naar voren gekomen om een maximaal aantal woonschepen op te nemen in het Bestemmingsplan Oude Houthaven.

Reactie

In het voorontwerp was in eerste instantie geen maximum aangegeven. Stadsdeel West onderschrijft echter de wens van de belanghebbenden om de Oude Houthaven niet te vol te maken en neemt daarom in het ontwerp bestemmingsplan een maximum aantal woonschepen voor de Oude Houthaven op. Uitgangspunt is alle huidige bewoners een plek te bieden. Het maximum wordt daarmee gesteld op 33 woonschepen en 1 passagiersvaartuig. Dit aantal is gelijk aan de huidige situatie. Het Havenbedrijf had gevraagd om 2 extra ligplekken voor oud schippers. Naar aanleiding van de reacties is met het Havenbedrijf afgesproken dat er één extra plek voor oud schippers in de Houthaven komt en dat er in de Oude Houthaven geen extra plekken bij hoeven te komen.

- Karakter Oude Houthaven

Uit de reacties blijkt dat een deel van de belanghebbenden blij is met het voorstel om wonen op het water mogelijk te maken en een deel van de belanghebbenden geen bestemmingswijziging wil. De woonschippbewoners uit de Houthaven hebben zelf voorgesteld om te blijven liggen in de Oude Houthaven en zijn dus positief over dit voorstel, maar ook een deel van de omwonenden en de woonschippbewoners die al in de Oude Houthaven lagen zijn positief. Zij zien het nieuwe bestemmingsplan als versterking en borging van de woonfunctie. Zij hebben in het verleden veel overlast ondervonden van de

bruine vloot (vanwege het op- en afstappen en overnachten aan boord door toeristen) die hier voorheen lag. De bruine vloot zijn de oude houten schepen die met groepen toeristen rondvaren. Zij geven aan dat bewoners meer betrokken zijn bij hun leefomgeving dan toeristen en daardoor minder overlast geven.

Een deel van de omwonenden en -werkenden zou juist graag de bruine vloot terugzien en de levendigheid die dat genereert. Zij vinden dit beter passen bij het oorspronkelijke havenkarakter en vragen zorgvuldig om te gaan met de cultuurhistorische waarde van het gebied.

Reactie

Stadsdeel West wil tegemoet komen aan de wens van de woonschipbewoners om na een lange tijd van onzekerheid een permanente ligplaats met bijbehorende voorzieningen te kunnen krijgen. Uitbreiding van het woonprogramma past binnen het beleid van de gemeente Amsterdam. Wel vindt stadsdeel West het belangrijk dat de cultuurhistorische waarde behouden blijft. Daarom zijn in het voorontwerp bestemmingsplan regels opgenomen waaraan de woonschepen in dit gebied moeten voldoen. Zij zijn, of hebben het uiterlijk van, oorspronkelijke varende schepen. Woonvaartuigen en woonarken zijn in dit gebied uitgesloten. Met de nota "Welstand op het water", die opgenomen is in De Schoonheid van Amsterdam (de welstandsnota) wordt het uiterlijk en het karakter van de schepen bewaakt. De welstandseisen op het water zien niet alleen op boten die zijn aan te merken als bouwwerken, maar ook op woonschepen die ook in de toekomst (na wijziging van Woningwet en Bouwbesluit 2012) niet als bouwwerken, maar als (varende) schepen zijn aan te merken. Gevolg is dat voor omgevingsvergunningen voor bouwen op het water en voor "bouwen" van schepen op het water, die ook in de toekomst alleen een ligplaatsvergunning behoeven, zowel voor nieuwe woonboten als voor verbouwen van bestaande woonboten, deze welstandsregels toegepast moeten worden, waarbij die aanvragen in ieder geval ter advisering aan de onafhankelijke Commissie voor ruimtelijke kwaliteit (voorheen de welstandcommissie). Hierdoor wordt de uiterlijke kwaliteit van de woonschepen geborgd.

Bij de verdere uitwerking van het steigerplan zal rekening worden gehouden met de oriëntatie van de aanlegsteigers en deze zoveel mogelijk te laten aansluiten bij het historisch havenkarakter.

De bruine vloot krijgt een plek aan de Pontsteiger, aan de zijde van de Oude Houthaven, net buiten dit bestemmingsplangebied ligt. Op- en afstappen op deze schepen is in de Oude Houthaven per se ongewenst: het Havenbedrijf heeft dit enige tijd bij wijze van experiment toegestaan, maar wegens grote overlast is dat beëindigd. Zie ook hieronder

- Plekken voor de chartervaart (bruine vloot)

Volgens de Vereniging voor beroepschartervaart is Amsterdam een belangrijke haven voor hun leden. Zij geven aan dat ook na totstandkoming van de plekken aan de Pontsteiger er te weinig plek zal zijn voor charters in Amsterdam. De bruine vloot vertegenwoordigt een belangrijke cultuur-historische en toeristische waarde.

Reactie

In Amsterdam is en komt plek voor de chartervaart, de bruine vloot. Op dit moment kan de bruine vloot gebruik maken van een tijdelijke steiger. Volgens planning zijn in 2018 de definitieve plekken aan de Pontsteiger gereed. Daarnaast werkt het Havenbedrijf op dit moment aan een voorstel om extra plekken voor de bruine vloot in de Minervahaven te

creëren.

Er is geen direct verband tussen de voorgestelde woonfunctie in de Oude Houthaven en het wel of niet terugkomen van de bruine vloot in de Oude Houthaven. Al voordat werd voorgesteld wonen in de Oude Houthaven mogelijk te maken, was besloten dat de bruine vloot een plek zou krijgen aan de Pontsteiger, gelegen direct naast het bestemmingsplangebied. Het Havenbedrijf heeft vanwege de overlast die op- en afstappen en overnachten gaf op schepen van de bruine vloot dit juist in de Oude Houthaven stopgezet. Indien de nu voorgestane bestemmingswijziging niet doorgaat, betekent dit dus niet dat in de Oude Houthaven ook plek is voor de bruine vloot. De Oude Houthaven was gereserveerd voor binnenvaart, maar doordat die schepen steeds groter worden is de Oude Houthaven daarvoor geen geschikte plek meer. Daarbij is het beleid van het Havenbedrijf erop gericht om binnenvaart dicht op woongebied te vermijden. De laatste jaren is de woonfunctie rond de Oude Houthaven steeds meer versterkt. Dat is dan ook de reden waarom het Havenbedrijf nu achter de voorgestelde bestemmingswijziging staat.

- Steigerpleintje

Tijdens de informatieavond en de participatiebijeenkomst is gesproken over een mogelijk steigerpleintje om het steigerplan een meer openbaar karakter te geven en ruimte te bieden voor omwonenden om van het water te genieten. Belanghebbenden maken zich zorgen om de mogelijk aanzuigende werking van een dergelijk pleintje op luidruchtige hangjongeren.

Reactie

Bij de verdere uitwerking van het steigerplan zal zeker rekening worden gehouden met deze zorg. Dit kan bijvoorbeeld door geen pleintje aan te leggen of door de invulling daarvan onaantrekkelijk te maken voor deze doelgroep.

- Snel een nieuw bestemmingsplan

Belanghebbenden reageren op de snelheid waarmee nu een nieuw bestemmingsplan tot stand komt en het mogelijk illegaal zijn van de huidige steigers.

Reactie

De huidige steigers hebben een definitieve vergunning en kunnen dus legaal definitief blijven liggen. Ook de huidige woonschepen zouden op basis van het overgangsrecht legaal kunnen blijven liggen. Omdat het echter wel om een verschuiving van inzicht gaat, en deze inderdaad snel volgt op de vaststelling van het huidige geldende bestemmingsplan, vindt Stadsdeel West het belangrijk de woonfunctie goed juridisch-planologisch te borgen en alle belanghebbenden de kans te bieden om te reageren op de plannen. Daarom is de participatieronde voor het voorontwerp bestemmingsplan ook breed gecommuniceerd middels meer dan 500 bewonersbrieven, 2 spandoeken, een websitepublicatie en e-mails aan het netwerk van de buurtcoördinator Zeeheldenbuurt.

- Geen woonschepen bij het Hotel Houthaven

De vereniging van woonschipeigenaren Houthaven geeft aan dat zij de combinatie van een hotel met een steiger voor woonschepen in de Houthaven geen gelukkige combinatie vinden. Als een deel van de woonschepen in de Oude Houthaven kan blijven, hoeven er minder boten terug te keren naar de Houthaven. Dit geeft in de Houthaven de ruimte om de steiger bij het hotel, op de kop van eiland 3, te verplaatsen naar eiland 4. Dit zorgt voor

betere plekken voor de woonschepen in de Houthaven.

Reactie

Ook Stadsdeel West is enthousiast over deze aanpassing. Het biedt namelijk de kans om achter het hotel, direct aan het water een groter openbaar steigerplein te creëren. Dit punt vormt het einde van de belangrijke as met de Spaamdammerbuurt en het zou dus mooi zijn als hier een mooi steigerplein gemaakt kan worden waar buurtbewoners van het water kunnen genieten. De gemeente is nu op zoek naar een hotelontwikkelaar. Een belangrijk criterium daarbij is dat er een horecagelegenheid in het hotel komt die niet alleen voor hotelgasten is maar ook voor de hele buurt interessant is. Een hotel met een ruimere mogelijkheid voor een terras aan het water, zonder steiger voor woonschepen, zou mooi zijn.

4.10.4 Participatie op basis van het tweede voorontwerp

Mede op basis van het eerste voorontwerp en de participatieinbreng daarop is een tweede voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. Op 9 mei 2017 is dit tweede voorontwerp vrijgegeven voor een tweede participatieronde. Reacties waren mogelijk van 10 mei 2017 tot en met 12 juni 2017. Op 17 mei 2017 is een (goedbezochte) informatieavond gehouden, waar uitleg werd gegeven en vragen zijn gesteld en beantwoord.

Reacties waren mogelijk via de "reactieknop" op de website van het stadsdeel. In bijlage 2 bij de toelichting zijn de reacties integraal opgenomen.

Een aanmerkelijk deel van de ingediende reacties is te duiden als een herhaling van eerdere reacties, in de eerste participatieronde en tijdens verschillende insprekmomenten in de bestuurscommissie. Deze reacties zijn dan ook al betrokken bij de opstelling van het tweede voorontwerpbestemmingsplan en een aantal daarvan is vertaald in de regels van het bestemmingsplan. Denk daarbij aan de wens om mee reuring in het gebied te brengen, vertaald in de afwijkingsbevoegdheden; in de artikelgewijze toelichting is aangegeven dat de afwijking ten behoeve van bedrijfsvaartuigen en passagiersvaartuigen daarbij voorrang zal krijgen boven die ten behoeven van woonschepen.

Duidelijk is dat niet iedere reactie ten volle gehonoreerd is, noch kan worden, aangezien er veelal sprake is van diametraal tegengestelde wensen en dus voor een steeds gedeeld draagvlak.

Wat bij de reacties in de eerste plaats opvalt in de reacties is dat niet uitsluitend de woonschepbewoners voorstander van de huidige invulling zijn, maar dat ook veel bewoners en werkenden (bijvoorbeeld gebruikers van Het Veem) op de wal zich kunnen vinden in het voorontwerpbestemmingsplan.

De volgende onderwerpen zijn in de reacties te onderscheiden.

- Bruine vloot

De reacties aangaande terugkeer van de bruine vloot zijn verdeeld. Duidelijk is dat er zeker geen plaats is voor terugkeer van de bruine vloot zoals tijdens het afgebroken experiment daarmee: het havenbedrijf heeft in eerste instantie de bruine vloot ligplaats inclusief op- en afstapmogelijkheid gegeven in de Oude Houthaven. Vanwege grote overlast veroorzaakt

door op- en afstappende en overnachtende passagiers is dit experiment beëindigd. Hetzelfde lot heeft overigens de bruine vloot voor de ligplaatsen in het oostelijk havengebied getroffen.

Voor de bruine vloot zijn op termijn wel elf ligplaatsen gereserveerd aan de Pontsteiger, waar nu een parkeergarage onder wordt gebouwd.

- Openbare toegankelijkheid steigers

De steigers zijn bestemd om gebruikt te worden als publieke en semipublieke verblijfsruimte. Een aantal indieners van een reactie is bezorgd over dat openbare karakter. Met de bewoners zijn heldere afspraken gemaakt over het vrijhouden van de steigers. Ingeval er toch sprake zal zijn van oneigenlijke ingebruikname zal heirtegen handhavend worden opgetreden.

Door toepassing te geven aan de afwijkingsbevoegdheden voor verbreding van de steigers en de aanleg van een steigerplein kan de openbare toegankelijk eventueel nog aantrekkelijker gemaakt worden. Deze afwijkingsmogelijkheden zijn mede ingegeven door inbreng in de participatie.

- Airbnb en illegale hotels

Voor airbnb kent de gemeente regelgeving, waardoor dit soort verhuur hoogstens voor zestig dagen per jaar is toegestaan. Hotels zijn in ieder geval niet toegestaan. Tegen overtreding kan en zal worden opgetreden.

- Welstandsnota en welstandsexcessen

Er is bezorgdheid geuit over het uiterlijk van de schepen. Hiertoe is een aanvulling op de welstandsnota van Amsterdam opgesteld: "Welstand op het water". In deze nota is een regeling opgenomen om te kunnen optreden tegen welstandsexcessen.

- Aantallen woonschepen en percentage bebouwing

Er is bezorgdheid over het aantal woonschepen en over mogelijke toename daarvan in de toekomst. Van een toename kan echter geen sprake zijn: hoogstens de nu aanwezige 34 schepen zijn toegestaan en ook de afwijkingsbevoegdheid maximeert dit zelfde aantal. Daarbij moet bovendien bedacht worden dat het aantal woonschepen zal afnemen, doordat schepen die terugkeren naar de Houthaven niet vervangen zullen worden door andere woonschepen, aangezien bij de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid vooralsnog voorrang gegeven zal worden aan bedrijfsvaartuigen en passagiersvaartuigen.

Er blijkt enige verwarring te zijn over het bebouwingspercentage. In het voorgaande bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden was een maximumpercentage opgenomen voor steigers. In dit bestemmingsplan is geen percentage daarvoor opgenomen, maar zijn de steigers, inclusief het "dwarsteigertje", middels een aanduiding op de verbeelding gemaximeerd, wat feitelijk op hetzelfde neer komt. Aan de woonschepen is ook een maximum afmeting gegeven, zodat ook daardoor geen uitbreiding van de "bebouwing" mogelijk is. Wel is duidelijk dat het niet mogelijk zal zijn om alle 34 woonschepen een ligplaats voor de maximaal toegestane lengte van 35 meter te geven. Als zodanig kan dat wel een stimulans voor een aantal bewoners zijn om gebruik te maken van hun terugkeergarantie naar de nieuwe plekken in de Houthaven. Op zichzelf zal er dan in de Oude Houthaven ook weer ruimte ontstaan voor langere schepen ter vervanging van nu bestaande, kortere schepen.

- Pleziervaartuigen

Uit reacties op de avond en via de reactieknop is ongerustheid geuit over de lengte van de toegestane pleziervaartuigen.

De lengte van pleziervaartuigen is dientengevolge niet in het bestemmingsplan opgenomen, aangezien de toegestane lengte (10 meter, 12 meter, of langer met ontheffing) wordt bepaald door de Verordening op het Binnenwater. Zie daarvoor met name de artikelen 1.1.2 en 2.5.1 van de verordening. Dit betekent dat ieder pleziervaartuig, ook in de (Oude) Houthaven over een vignet moet beschikken. Er zal op de aanwezigheid van een vignet worden gehandhaafd.

- Werkende haven

Een aantal reacties betreffen de wens om de Oude Houthaven een werkende haven te laten zijn. Door toepassing te geven aan de afwijkingsbevoegdheid om bedrijfsschepen toe te staan kan in het plangebied tegemoet gekomen worden aan die wens. Daarnaast blijven de ligplaatsen voor binnenvaartschepen, gelegen net buiten het plangebied, in stand (het aantal plekken dekt de vraag daarnaar) en zal op korte termijn de Pontsteiger gebruikt kunnen worden door de bruine vloot.

Van een werkende haven in de zin van laden en lossen van goederen is reeds lang geen sprake meer en kan ook geen sprake meer zijn, gelet op de schaalvergroting in met name de binnenvaart.

Een suggestie om een kiss & sail faciliteit te creëren in de "oksel" ter hoogte van de kiosk zal los van dit bestemmingsplan beoordeeld moeten worden, omdat die plek gelegen is buiten het plangebied.

- Goud voor Hout

Het resultaat van het project Goud voor Hout was niet één invulling, maar een presentatie van meerdere mogelijke invullingen van de Oude Houthaven. De nu gekozen invulling in het bestemmingsplan is daarmee zeker niet in strijd.

- Aantasting van de cultuurhistorische waarden

De reacties op dit vlak zijn zeer verdeeld; waar de een een afbreuk met de cultuurhistorische waarden constateert zien anderen dit juist als een op dit vlak correcte invulling met bijvoorbeeld schepen die hier in het verleden daadwerkelijk lading hebben ingenomen of gelost. Een aantal reacties richten zich ook op de inbreuk van de nieuwbouw rond de Oude Houthaven, zoals op de Pontsteiger en op de Silodam.

De belangrijkste adviseur op dit vlak, deskundigen van Monumenten en Archeologie, achten de invulling met woonschepen juist niet in strijd met de cultuurhistorische waarden.

In dit verband moet ook bedacht worden dat de Waterisatie 2040 de Houthaven en de Oude Houthaven ziet als mogelijke plek voor schepen die op vrijwillige basis bijvoorbeeld uit de Amstel willen vertrekken.

4.10.5 Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

Er zijn de onderstaande negen zienswijzen ingediend, die zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota van beantwoording zienswijzen (geanonimiseerd, bijlage 1).

1. Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ)
2. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
3. Erfgoedvereniging Bond Heemschut, Commissie Amsterdam
4. Hisse de Vries, namens 187 ondertekenaars, voornamelijk omwonenden, inclusief aanvulling
5. woonschipbewoner
6. omwonende
7. woonschipbewoner
8. De Vereniging Woonschepen Eigenaren Houthavens (VWEH)
9. omwonenden

De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan zelf (regels en verbeelding), wel tot enkele correcties en aanpassingen in de toelichting.

De aanvulling op zienswijze 4 is tevens een zienswijze op de nota Welstand op het water. In de Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Oude Houthaven zijn alleen die gronden uit de aanvulling betrokken, die zien op het bestemmingsplan; de zienswijze zal ook, van een reactie voorzien, opgenomen worden in de Nota van beantwoording van de nota Welstand op het water.

4.11 Handhaving

Een bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. Tegen een overtreding van het bestemmingsplan moet in beginsel handhavend worden opgetreden.

Er kan tegen overtredingen van bestemmingsplannen strafrechtelijk en bestuurlijk worden opgetreden. In de planregels is een algemene verbodsbepaling opgenomen met de strekking dat het verboden is om de gronden en de gebouwen te gebruiken in strijd met de bestemming. Daarnaast zijn er specifieke vormen van verboden gebruik opgenomen in dit bestemmingsplan. Overtreding van deze verbodsbepalingen levert een strafbaar feit op.

De gemeente is daarnaast bevoegd om bestuurlijk op te treden tegen handelen in strijd met het bestemmingsplan. Dit kan door het toepassen van bestuursdwang en het opleggen van een last onder dwangsom. Dit is geregeld in de Algemene wet bestuursrecht.

Het handhavingsinstrumentarium van de gemeente is door de wijziging van de Woningwet aangescherpt, waarbij gemeenten verplicht worden om een handhavingbeleidsplan vast te

stellen en jaarlijks verslag te doen van het gevoerde handhavingsbeleid.

De basis voor een goed functionerend handhavingsbeleid wordt gevormd door een adequate inventarisatie van de bestaande situatie van het bestemmingsplangebied. Het betreft dan concreet een inventarisatie van het gebruik van de grond en van de bebouwing. Hiermee wordt ook voorkomen dat later discussie ontstaat of het gebruik of de bebouwing al dan niet valt onder de overgangsbepalingen van het bestemmingsplan.

Er is in eerste instantie gekozen voor een inventarisatie aan de hand van de kadastrale gegevens en van luchtfoto's. Indien deze gegevens daartoe aanleiding geven wordt gericht ter plaatse onderzoek verricht naar de aanwezige bebouwing en worden maten en hoogtes daarvan opgenomen.

Handhavingsmaatregelen op grond van dit bestemmingsplan zijn niet aan de orde, omdat dit bestemmingsplan geen functies en bebouwing beoogt weg te bestemmen. De inventarisatie is dan ook met name nuttig als "nulmeting", voor het geval van toekomstige overtredingen van het plan, omdat dan beschikt wordt over een inventarisatie van de bebouwing en gebruik ten tijde van het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Dit bestemmingsplan legt in het kader van het handhavingsprogramma dan ook een basis voor een preventieve handhaving.

Tot slot is voor een adequate handhaving van bestemmingsplannen van belang dat deze duidelijk en goed toetsbaar zijn. In dat verband is bij het opstellen van dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van een eenduidig begrippenkader en van uniforme bestemmingsnamen, waarbij gebruik is gemaakt van landelijke DURP-standaard (SVBP2012).

Deze standaardisering kan interpretatieverschillen en misverstanden bij de burger voorkomen en draagt in die zin ook bij aan de preventieve handhaving van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 TOELICHTING OP DE WERKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN

5.1 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden 2012 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld. Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven. Ocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan. Als ondergrond voor de plankkaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankkaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankkaart weergegeven.

5.2 Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbelregel zijn opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening, met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wet ruimtelijke ordening bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling. In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden.

Ingevolge de standaarden voor vergelijkbaarheid, moeten de regels van een bestemming

als volgt opgebouwd en benoemd worden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk
- Wijzigingsbevoegdheid.

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende 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 bouwhoogtes opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.3 Toelichting per artikel

Artikel 3 Water

De zeven woonschepen en één passagiersvaartuig, die met de vaststelling van het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden ten onrechte zijn wegbestemd, worden hier positief bestemd.

Voor de 26 woonschepen die (oorspronkelijk tijdelijk) over zijn gekomen uit de Houthaven, vanwege de aanleg van deze nieuwe wijk, is een specifieke regeling opgenomen: deze ligplaatsen worden weliswaar ook positief bestemd, maar dan uitsluitend ten behoeve van woonschepbewoners afkomstig uit de Houthaven en voor hun rechtsopvolgers. De bewoners kunnen dus blijven liggen op de nu ingenomen plek, ze kunnen hun schip vervangen en - niet onbelangrijk - aansluiten op nutsvoorzieningen die in de steigers worden aangelegd en ze kunnen hun schip verkopen aan een nieuwe eigenaar. Als de bewoners echter gebruik maken van de terugkeergarantie en wederom ligplaats innemen in de Houthaven, vervalt de ligplaats in de Oude Houthaven en blijft uitsluitend de bestemming water gelden. Hierdoor wordt het mogelijk om, middels de afwijkingsbevoegdheid ligplaatsen toe te staan voor passagiersvaartuigen. Hierbij is, vanwege de overlast die dat geeft, op- en afstappen van passagiers niet toegestaan. Een nieuw woonschip is dan niet bij wijze van recht toegestaan; een woonschip is alleen toegestaan door toepassing te geven aan de tweede afwijkingsbevoegdheid. Bij de toepassing van beide afwijkingsbevoegdheden dient een volledige belangenafwijking plaats te vinden.

Steigers

De steigers zijn middels een aanduiding uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'steiger'. Daardoor is de totale lengte en de plek van de steigers vastgelegd in regels en verbeelding. De totale aanwezige lengte aan steigers is 555 meter; door de afwijkingsbevoegdheid in lid 3.2.4 voor verlengen te stellen op tien procent, is duidelijk dat er 55,5 meter steiger toegevoegd kan worden. Of daarvan feitelijk gebruik gemaakt gaat worden is in ieder geval nog afhankelijk van een volledige belangenafweging die verplicht is bij eventuele toepassing van de afwijkingsbevoegdheid.

Tevens zijn afwijkingsbevoegdheden opgenomen ten behoeve van verbreding van de steigers met ten hoogste twintig procent en ten hoogste één steigerplan van maximaal 150 m².

Afwijkingsbevoegdheden

In artikel 3 is een aantal afwijkingsbevoegdheden opgenomen. Als bewoners van de 26 schepen die afkomstig zijn uit de Houthaven gebruik maken van hun terugkeergarantie, vervalt daarmee hun ligplaats in de Oude Houthaven, zonder dat hier dan bij wijze van recht een ander woonschip ligplaats in kan nemen. Om aan de andere kant lege plekken te voorkomen zijn nu een tweetal afwijkingsbevoegdheden opgenomen in lid 3.4: op grond van onderdeel a. kan afgeweken worden ten behoeve van ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen en passagiersvaartuigen (zonder op- en afstapmogelijkheid. Op grond van onderdeel b. kan het bevoegd gezag afwijken ten behoeve van een woonschip.

Deze volgorde moet gezien worden als rangordelijk. Beleidsmatig uitgangspunt bij dit bestemmingsplan is het vergroten van de levendigheid en reuring in de Oude Houthaven. Bij de volledige belangenafweging die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheden plaats moet vinden zal dat uitgangspunt een belangrijke rol spelen, dat wil zeggen dat het belang om reuring toe te voegen in de vorm van bedrijfsvaartuigen en passagiersvaartuigen zeker bij de eerste vrijkomende plekken doorslaggevend zal zijn. Omgekeerd zal een aanvraag voor een nieuwe woonschip bij de eerste vrijkomende plekken in beginsel afgewezen worden, op grond van dezelfde volledige belangenafweging.

