Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Speelboot

bestemmingsplan

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 6-11-2013 , NR. 206/968
DE RAADSGRIFFIER,

Colofon

Opdrachtgever	*stadsdeel Oost*
Opdrachtnemer	*Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken* *De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.*
IMRO_idn	*NL.IMRO.0363.M1302BPGST-VG01*
Planstatus	*bestemmingsplan (vastgesteld)*

Inhoudsopgave

Toelichting **7**

Hoofdstuk 1 **Inleiding** **9**

1.1 Aanleiding 9
1.2 Ligging en begrenzing 9
1.3 Doelstelling 9
1.4 Bevoegdheden 9
1.5 Crisis- en herstelwet 10
1.6 Leeswijzer 10

Hoofdstuk 2 **Plankader** **11**

2.1 Geschiedenis van het plangebied 11
2.2 Beschrijving huidige situatie 13
2.3 Geldend planologisch kader 13

Hoofdstuk 3 **Beleidskader** **15**

3.1 Europees beleid 15
3.2 Rijksbeleid 15
3.3 Provinciaal beleid 18
3.4 Regionaal beleid 20
3.5 Gemeentelijk beleid 21

Hoofdstuk 4 **Het ruimtelijk kader** **25**

4.1 Aanleiding 25
4.2 Analyse speelmogelijkheden Oostelijke Handelskade 25
4.3 Beschrijving beoogde ontwikkeling 26
4.4 Conclusie 26

Hoofdstuk 5 **Archeologie & cultuurhistorie** **27**

5.1 Algemeen 27
5.2 Regelgeving 27
5.3 Resultaten onderzoeken 28
5.4 Conclusie 28

Hoofdstuk 6 **Bodem** **29**

6.1 Algemeen 29
6.2 Regelgeving 29
6.3 Resultaten onderzoeken 29
6.4 Conclusie 30

Hoofdstuk 7 **Geluid** **31**

7.1 Algemeen 31
7.2 Regelgeving 31
7.3 Resultaten onderzoeken 33
7.4 Conclusie 34

Hoofdstuk 8 **Duurzaamheid** **35**

8.1 Algemeen 35
8.2 Regelgeving 35
8.3 Specifiek plan/project 36

Hoofdstuk 9	**Externe veiligheid**	**37**
9.1	Algemeen	37
9.2	Regelgeving	37
9.3	Resultaten onderzoeken	39
9.4	Conclusie	41
Hoofdstuk 10	**Luchthavenindelingsbesluit**	**43**
Hoofdstuk 11	**Luchtkwaliteit**	**45**
11.1	Algemeen	45
11.2	Regelgeving	45
11.3	Resultaten onderzoeken	50
11.4	Conclusie	50
Hoofdstuk 12	**M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht**	**51**
12.1	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	51
Hoofdstuk 13	**Milieuhinder bedrijvigheid**	**53**
13.1	Algemeen	53
13.2	Resultaten onderzoeken	53
13.3	Conclusie	53
Hoofdstuk 14	**Natuur en Landschap**	**55**
14.1	Algemeen	55
14.2	Regelgeving	55
14.3	Resultaten onderzoeken	56
14.4	Conclusie	57
Hoofdstuk 15	**Verkeer en parkeren**	**59**
15.1	Algemeen	59
15.2	Regelgeving	59
15.3	Resultaten onderzoek	60
15.4	Conclusie	60
Hoofdstuk 16	**Water**	**61**
16.1	Algemeen	61
16.2	Regelgeving	61
16.3	Resultaat onderzoek (watertoets)	64
16.4	Conclusie	65
Hoofdstuk 17	**Juridische planbeschrijving**	**67**
17.1	Algemeen	67
17.2	Artikelgewijze toelichting	67
Hoofdstuk 18	**Economische uitvoerbaarheid**	**71**
Hoofdstuk 19	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**73**
19.1	Concept ontwerpbestemmingsplan	73
19.2	Ontwerpbestemmingsplan	73

Bijlagen bij toelichting 75

Bijlage 1	**Quick scan archeologie**	**77**
Bijlage 2	**Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland**	**79**
Bijlage 3	**Kennisgeving ex artikel 1.3.1 Bro**	**81**
Bijlage 4	**B&W besluit d.d. 2 juli 2013 vrijgave tervisielegging ontwerpbestemmingsplan**	**83**
Bijlage 5	**Kennisgeving tervisielegging ontwerpbestemmingsplan**	**85**

Regels 87

Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**89**
Artikel 1	Begrippen	89
Artikel 2	Wijze van meten	93
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**94**
Artikel 3	Verkeer	94
Artikel 4	Water	95
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**97**
Artikel 5	Anti-dubbeltelregel	97
Artikel 6	Algemene bouwregels	97
Artikel 7	Algemene gebruiksregels	97
Artikel 8	Algemene afwijkingsregels	98
Artikel 9	Overige regels	98
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**99**
Artikel 10	Overgangsrecht	99
Artikel 11	Slotregel	99

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

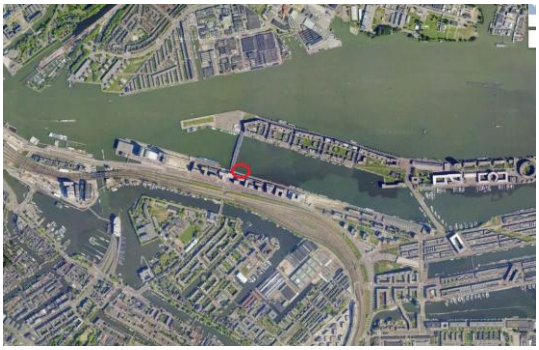
Het bestemmingsplan Speelboot geeft concrete invulling aan de ontwikkeling van dit gedeelte van het oostelijk havengebied. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Speelboot hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

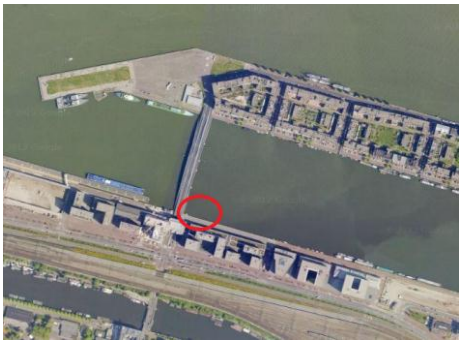
- voor het gebied een concrete ontwikkeling is gewenst en
- de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vereist digitale en actuele bestemmingsplannen, waardoor een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

1.2 Ligging en begrenzing

De oostelijke handelskade is één van de vijf oude havenpieren die samen het oostelijk havengebied vormen. Het oostelijk havengebied ligt ten zuiden van het IJ en ten oosten van het Centraal Station. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een gedeelte van het water van de IJ-haven.



ligging plangebied



globale begrenzing plangebied (rode cirkel)

Het plangebied van het bestemmingsplan Speelboot omvat een gedeelte van het water van de IJ-haven grenzend in het zuiden aan de Veemkade ten oosten van de Jan Schaefferbrug.

1.3 Doelstelling

Gelet op de ambitie tot ontwikkeling van het plangebied als ook de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

1.4 Bevoegdheden

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

Bij besluit van 25 april 1990 (raadsbesluit nummer 450) is het gebied Zuidelijke IJoever (met daarin de Kop Java eiland en Oostelijke Handelskade) aangewezen als grootstedelijk project. Dit betekent onder meer dat de bevoegdheden op grond van de Wro bij de Centrale Stad liggen.

1.5 Crisis- en herstelwet

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

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

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

1.6 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

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

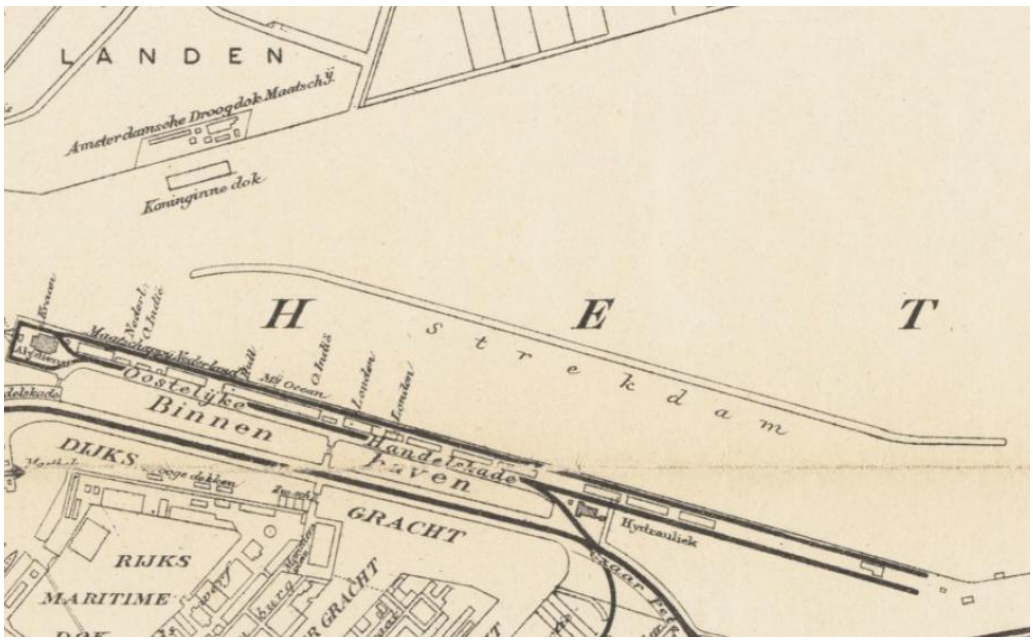
Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van Europa, het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 12 tot en met 16 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 17 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 18 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 19 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro).
Relevante rapporten c.q. onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Geschiedenis van het plangebied

Om de Amsterdamse haven bereikbaar te houden werd het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 aangelegd. Daar met de aanleg van het Noordzeekanaal de haven bereikbaar werd voor grote stoomschepen diende ook de voorzieningen hieraan aangepast te worden. In 1875 werd begonnen met de aanleg van de Handelskade (later: Oostelijke Handelskade) volgens een plan van stadsingenieur Van Niftrik. Evenwijdig aan de Oosterdoksdijk werd een twee kilometer lange kade aangelegd met spoorweg, pakhuizen en rijdende hijskranen, van de dijk gescheiden door een 35 meter brede binnenhaven.

Het eerste grote bedrijf dat zich op de Handelskade vestigde was de Stoomvaart Maatschappij Nederland. De SMN, of ook De Nederland, werd in 1870 opgericht om een stoomvaartverbinding met Nederlands Indië te onderhouden en had zijn eerste vestiging in Den Helder aangezien de stoomschepen te groot waren om door het Noordhollandsch kanaal te varen. Zodra het Noordzeekanaal gereed was vestigde de SMN zich aan het Spoorwegbassin, even ten zuiden van het huidige plangebied, om begin jaren 80 te verhuizen naar de nieuwe Handelskade.



Scheltema 1894 – het huidige Java- en KNSM eiland is hier nog slechts de strekdam uit 1892

Het overslaan van goederen naar schepen in de Binnen Haven aan de Handelskade bleek al snel zeer tijdrovend en dus duur te zijn. Dit gebeurde veel sneller op het IJ, maar bij harde wind was het IJ te woest voor de kleine binnenschepen. In 1890 werd daarom 200 m ten noorden van de Handelskade een strekdam als golfbreker aangelegd. Toen in 1896 het Noordzeekanaal moest worden verdiept voor de steeds grotere schepen, werd wegens tekort aan kaderuimte, de bagger tegen de noordzijde van de golfbreker gestort. Zo ontstond het nieuwe langgerekte IJ-eiland met diepzeekades en grote loodsen.

Publieke Werken 1916 – er is land aangeplempt langs de strekdam, alleen de westelijke punt is nog een restant van de oude golfbreker

Het Oostelijk Havengebied kende vanaf de aanleg van de (Oostelijke) Handelskade gedurende 80 jaar een grote bloei, die werd onderbroken door een terugval in de Eerste Wereldoorlog, de crisis begin dertiger jaren van de vorige eeuw en door de stagnatie en verwoesting tijdens de Tweede Wereldoorlog. Na het herstel van de enorme oorlogsschade lieten de vijftiger- en begin zestiger jaren een duidelijke opleving zien. Verschillende rederijen bouwden nieuwe pakhuizen, kantoren, kantines en passagiersterminals. In 1952 zorgde het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal voor een veel betere verbinding met Duitsland.

luchtfoto KNSM-eiland rond 1960

In de loop van de zestiger jaren kon het Oostelijk Havengebied niet meer worden aangepast aan de ontwikkelingen in het goederenvervoer. Dit havengebied was vooral ingericht voor het overslaan van stukgoed. Maar in het in 1935 in de gemeenteraad aangenomen Algemeen Uitbreidingsplan werd het Oostelijk Havengebied al een historische vergissing genoemd: ‘Nergens ter wereld bestaat een havenstad waar zeeschepen eerst voorbij moeten varen om hun lading te lossen, die vervolgens met dekschuiten terug naar de stad wordt vervoerd’. Het plan voorzag dan ook in een uitbreiding van de haven ten westen van het Centraal Station.

Voor het toenemende bulktransport en containervervoer in nog steeds groter wordende schepen was in het Oostelijk Havengebied te weinig kaderuimte en werden de havenbekkens te klein. Daarnaast viel na de dekolonisatie van Indonesië de handel met het oosten vrijwel weg en verloren de rederijen het passagiersvervoer bijna geheel aan de luchtvaart. In de jaren zestig begon de 30 jaar eerder in het Algemeen Uitbreidingsplan voorgestelde uitbreiding van de haven aan de westzijde van de stad met het aanleggen van de Amerika-, de Azië-, de Australië- en de Sonthaven. In de jaren zeventig namen de havenactiviteiten snel af en in 1979 vertrok de KNSM als laatste maatschappij uit het Oostelijk Havengebied. Na 1980 zijn verschillende voorstellen tot herstructurering van het Oostelijk Havengebied gedaan, hetgeen in 1985 resulteerde in een door de Gemeenteraad vastgestelde Structuurschets en Nota van Uitgangspunten voor het Oostelijk Havengebied.

De belangrijkste punten uit de Nota van Uitgangspunten 1990 voor het Oostelijk Havengebied inclusief de Oostelijke Handelskade west zijn:

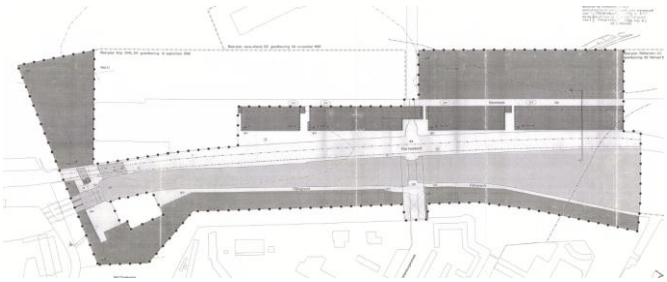
- handhaving van de bestaande pierenstructuur;
- bebouwing in hoge dichtheid;
- circa 8.500 woningen;
- menging van functies, met een accent op woningbouw op de havenpieren en een accent op werkfuncties langs de IJ-boulevard;
- de aanleg van een tunnel die de oostzijde van de IJ-boulevard zou verbinden met de ringweg A10;
- benutting van het water voor recreatieve doeleinden;
- één centraal gelegen wijk(winkel)centrum ten zuiden van de IJ-haven;
- de specifieke kwaliteiten van het Oostelijk Havengebied optimaal benutten om een hoog- waardig stedelijk milieu tot stand te brengen.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied betreft een klein deel van het water van de IJ-haven. Het water wordt momenteel gebruikt door de Haven verhuurd als ligplaats voor binnenvaartschepen.

2.3 Geldend planologisch kader

Het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade wat door de Gemeenteraad is vastgesteld op 17 november 1999 en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 30 mei 2000.



plankaart/verbeelding bestemmingsplan Oostelijke Handelskade

Het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade is gericht op de herontwikkeling van (een gedeelte) van het noordelijk deel van de Piet Heinkade. In de IJ-haven zijn voor een deel Ligplaatsen voor binnenvaartschepen toegestaan. In het vigerende bestemmingsplan Oostelijke Handelskade is het voorliggende plangebied bestemd als Vaarwater (Vw) en Verkeersareaal (Va).

Het bestemmingsplan Speelboot vervangt het bovengenoemde bestemmingsplan voor zover deze ziet op de eerder omschreven gronden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

3.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

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

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

Deze Europese Kaderrichtlijn Water moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband wordt verwezen naar het Nationaal Bestuursakkoord Water, dat op 25 juni 2008 in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van deze richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden. Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie hoofdstuk 16 uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

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

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

3.2 Rijksbeleid

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld.

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

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

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

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

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

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

Van de in het Barro geregelde onderwerpen zijn geen specifieke onderwerpen van belang voor het voorliggende bestemmingsplan. De rijksvaarweg het IJ ligt op geruime afstand van het plangebied. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat met dit de hoofdfunctie Water reeds toestaat maar een ligplaats voor een speelboot niet. In deze zin wordt er geen nieuwe bestemming toegestaan maar een verbreding van de hoofdfunctie anders dan reeds op grond van het vigerende bestemmingsplandirect is toegestaan. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan. Voor het overige is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, tweede lid, Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen

het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld."

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

Het voorliggende bestemmingsplan gaat in op een nadere verbreding van binnen de bestaande bestemming die is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. De ontwikkeling is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. In hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan wordt nader ingegaan op de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

3.2.2 Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO2), stikstofoxiden (NOx), ammoniak (NH3) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van dit plan zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn. In hoofdstuk 11 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.2.3 Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht op:

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

Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie hoofdstuk 16 uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

3.2.4 Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015

Nederland is een waterrijk land vanwege de grote rivieren en kanalen, het IJsselmeer, de zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee. Als beheerder van de grote wateren is Rijkswaterstaat dagelijks bezig om al dat water in goede banen te leiden. Hoe dat gebeurt, staat beschreven in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW). Het BPRW geldt voor de jaren 2010-2015.

Het waterbeheer voor de rijkswateren is voor wat betreft waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken.
Het belangrijkste doel van peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen.

In het BPRW staat hoe Rijkswaterstaat zijn dagelijkse werk doet als waterbeheerder:

1. door te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende, schoon en gezond water. Niet alleen voor mensen, maar ook voor planten en dieren;
2. door als vaarwegbeheerder de hoofdvaarwegen te onderhouden en het scheepvaartverkeer in goede banen te leiden. Zo kunnen beroeps- en pleziervaart zich vlot en veilig bewegen;
3. door aandacht te besteden aan andere gebruiksfuncties van water. Denk hierbij aan het gebruik van water voor de visserij, voor recreatieve doeleinden, voor de bereiding van drinkwater en als koelwater voor de industrie.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.
Uitgangpunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoog stedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.
In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd. De drie hoofdbelangen zijn:

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

Op 17 december 2012 heeft Provinciale Staten besloten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 als ook de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie te wijzigen in die zin dat het planologisch vastleggen van grootschalige windturbines niet is toegestaan. Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010). De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de Wro is het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren

moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

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

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

3.3.3 Beleid Externe Veiligheid

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

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

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid. In hoofdstuk 9 wordt nader ingegaan op de externe veiligheidsaspecten.

3.3.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015

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

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. In hoofdstuk 15 wordt meer concreet ingegaan op de bereikbaarheid.

3.4.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit december 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. In hoofdstuk 15 wordt meer concreet ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren.

3.4.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

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

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen. In hoofdstuk 11 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.4.4 Keur AGV

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

3.4.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

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

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

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

3.4.6 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

Op het IJ en in de IJ-haven is de van kracht. De Regionale Havenverordening 2012 is een kaderstellende verordening en in het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 zijn nadere operationele regels vastgelegd. Hierbij is het leidende principe van een stelsel van ontheffingen veranderd in een stelsel van algemene regels met meldingsverplichtingen. Deze verordening wordt medio 2012 ingevoerd. De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is gericht op de ordening en veiligheid in de havens. Het havenwater van het IJ en de IJ-haven maken hier onderdeel van uit. In de Verordening op het Binnenwater is een schakelbepaling opgenomen met betrekking tot ligplaatsen van woonschepen. Op basis van artikel 3.2 van de Verordening op het Binnenwater zijn ligplaatsen voor woonschepen toegestaan overeenkomstig een door het bevoegd gezag verleende ligplaatsvergunning en/of ontheffing.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam'

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

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

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

- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

3.5.2 Archeologiebeleid Amsterdam

Op grond van het Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988 dient bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan een nadere waardestelling van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een (verkennend) bureauonderzoek plaats te vinden. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

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

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

10. terreinen met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Hier is bij bodemingrepen dieper dan 3,00 meter ÷ NAP en met een oppervlakte groter dan 500 m² archeologisch veldonderzoek nodig. De NAP maat is gebaseerd op het gemiddelde doorvaartprofiel;
11. gebieden met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn buiten het historische centrum van Amsterdam. Hier is archeologisch veldonderzoek nodig bij bodemingrepen dieper dan 3,00 meter ÷ NAP en met een oppervlakte groter dan 10.000 m². De NAP maat is gebaseerd op het gemiddelde doorvaartprofiel.
12. gebieden met een lage archeologische verwachting die onder water in het IJ liggen, of die als haven in het IJ liggen of die van oorsprong een opgespoten eiland (bijvoorbeeld baggerdepots uit de 19de eeuw of eilanden zoals IJburg) zijn. Bij bodemingrepen dieper dan 4,00 meter ÷ NAP en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² is archeologisch veldonderzoek nodig;
13. gebieden met een lage archeologische verwachting die in een droogmakerij liggen. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 5,00 meter onder het wateroppervlak en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² archeologisch veldonderzoek nodig;
14. gebieden zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek of grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden voor bijvoorbeeld zware funderingen, kelders en dergelijke. Er geldt daarom een lage archeologische verwachting en derhalve een vrijstelling voor archeologisch onderzoek. Deze categorie plangebieden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

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

Het IVO is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een AO wordt uitgevoerd in geval er sprake is van een vindplaats met archeologische resten die volledig dienen te worden gedocumenteerd en geborgen. Een AB houdt in dat er geen apart archeologisch onderzoek plaatsvindt voorafgaand aan het bouwproces, maar dat de bouwingreep onder begeleiding van een archeoloog wordt uitgevoerd. Volgens de vigerende KNA voorschriften kan dit alleen in geval van uitzondering, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een beperkte bodemingreep op een gewaardeerd terrein of een AMK-terrein. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied verloren gaan zonder een archeologische opgraving. De wijze waarop de verschillende archeologische werkzaamheden worden uitgevoerd is afhankelijk van de bouwlocatie, de aard van de archeologische resten en de opzet van het civiel technische programma. Goede integratie van het archeologisch programma in het bouwproces is een belangrijke voorwaarde voor efficiëntie in de uitvoering. Indien een archeologische waardestelling in het kader van een bestemmingsplan geformuleerd wordt, zal hieruit pas een eventueel veldonderzoek voortkomen wanneer een aanvraag om een omgevingsvergunning in het kader van het betreffende bestemmingsplan ingediend worden. Voor alle veldonderzoeken is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgesteld. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. In het PvE wordt tevens beschreven of archeologische overblijfselen in de bodem bewaard kunnen blijven of dat opgraven van deze resten noodzakelijk is (selectiebesluit). Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het (laten) opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het plan. In hoofdstuk 5 wordt op dit aspect nader ingegaan.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Aanleiding

In het gebied rondom de oostelijke Handelskade zijn meer kinderen komen te wonen dan verwacht. Er wonen 692 kinderen tussen 0-18 jaar, waarvan 538 onder de 12 jaar. Door het aantal grote sociale huurwoningen is de verwachting dat gezinnen zich hier blijven vestigen. De openbare ruimte is echter niet ingericht op spelen, waardoor het niet voldoet aan de behoefte uit deze buurt. Hierdoor ondervinden Ymere en de bewoners overlast en schade van vandalisme door kinderen die spelen op plekken die niet echt geschikt zijn om te spelen.

Een aantal bewoners van het Veembroederhof heeft initiatief ondernomen en is samen met Ymere op zoek gegaan naar goede ideeën voor speelgelegenheid voor kinderen. Hieruit is de vraag ontstaan naar een speelboot zoals ook in het Westerdok ligt.

Uit een eerder haalbaarheidsonderzoek zijn een aantal risico's naar voren gekomen, waardoor het project 'on hold' is gezet. Echter stadsdeel Oost staat nog steeds voor de opdracht om in dit gebied speelvoorzieningen te realiseren. In dit kader is er een analyse uitgevoerd naar de mogelijkheden om speelvoorzieningen te realiseren in dit gebied. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheden in de openbare ruimte van dit gebied en op het water.

4.2 Analyse speelmogelijkheden Oostelijke Handelskade

In de openbare ruimte zijn een aantal locaties onderzocht:

- *De hoven aan de voorzijde van de bebouwing grenzend aan de Piet Heinkade*
  Uit de analyse blijkt dat deze hoven zich niet lenen voor intensief en langdurig gebruik door kinderen. Het zijn ruimtes die niet prettig zijn om langere tijd te verblijven. Dit omdat ze op de wind liggen, vanwege de hoge gevels die er direct naast oprijzen een groot deel van de dag in de schaduw liggen en omdat ze langs een drukke verkeersader liggen met fiets-, brom-, auto-, tram- en treinverkeer. Met zekerheid kan gezegd worden dat geluidshinder voor bewoners een gevolg zou zijn. De stenige ruimte en hoge gevels zorgen voor het zogenaamde 'klankkast' effect. Daarnaast kan het plaatsen van speeltoestellen op deze hoven afbreuk doen aan de architectuur en stedenbouwkundige compositie.

- *De Piet Heinkade*
  De Piet Heinkade zelf heeft ter hoogte van het Ahold hoofdkantoor een flinke overmaat aan openbare ruimte in de stoep. Qua maat zou een langgerekte speelplek hier wel passen. Echter leent de plek zich nog minder voor intensief en langdurig gebruik door kinderen, omdat het nog dichter langs de drukke verkeersader ligt. Ook in stedenbouwkundige zin is een onderbreking van de lange lijn met zijn 'eenduidige trein van gebouwen ernaast' niet wenselijk.

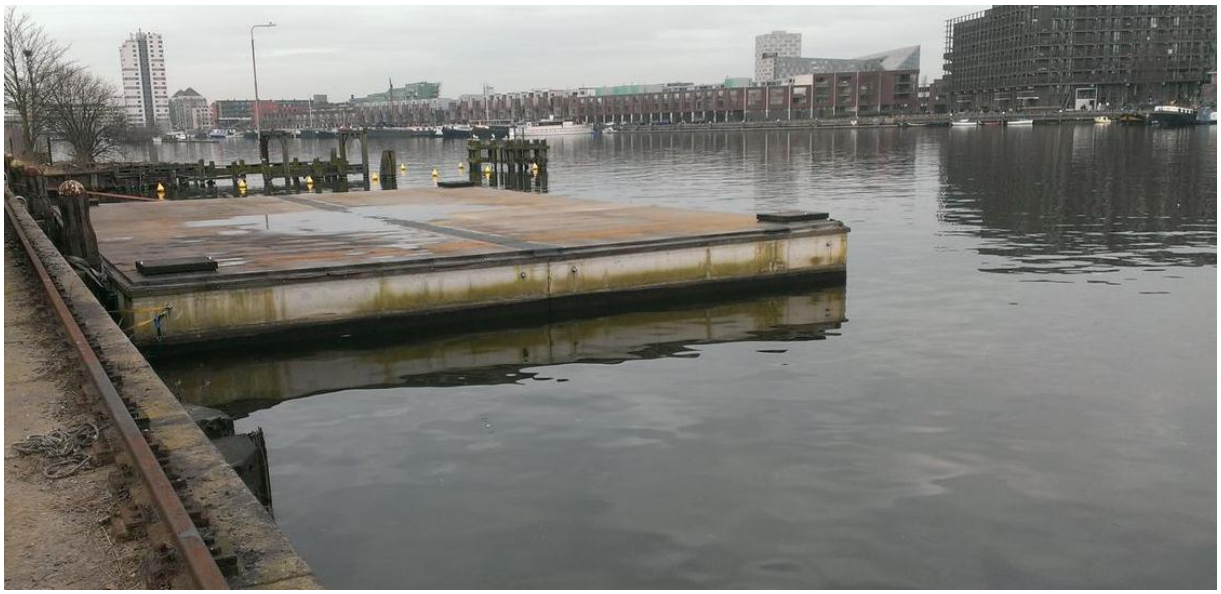
- *De hoven aan de achterzijde van de bebouwing aan de Piet Heinkade*
  Deze hoven lenen zich qua situering van het verkeer beter, maar qua ligging op de zon veel slechter ten opzichte van de hoven aan de voorzijde. Het 'klankkast' effect zal hier ook optreden gezien de stenige ruimtes en de hoge gevels.

- *De Veemkade*
  De Veemkade is een oorspronkelijk nautisch inrichtingselement waarvan het wenselijk is die als zodanig te behandelen. Het incidenteel plaatsen van (tijdelijke) spelaanleiding langs deze kade behoort tot de mogelijkheden. Passend is deze aanleidingen in de sfeer van het havengebied te houden en te kiezen voor materialen en een vormgeving zoals afmeerpalen, staal, hout en dergelijke.

- *Een speelvoorziening in het water van de IJ-haven*
  Op het water aan de Veemkade kan een drijvend speelplek gerealiseerd worden. De haven heeft al aangegeven dat de plek direct naast de Jan Schaeferbrug gebruikt mag worden als speelplek. Een drijvend speelplek zal door de vrije ligging voor minder geluidsoverlast zorgen, aangezien het niet ingesloten zal zijn tussen hoge gevels en het verder van de bebouwing af komt te liggen. De beoogde plek ligt ook goed in de zon gedurende bijna het hele jaar. Ook van onveiligheid in verkeerskundige zin is op het water geen sprake. Het spelen krijgt door het omringende water een extra dimensie. Ook in stedenbouwkundige/landschappelijke zin is de situering naast de brug niet bezwaarlijk.

4.3 Beschrijving beoogde ontwikkeling

De beoogde speelboot - wat eigenlijk een ponton is - mag een maximale oppervlakte van 20 bij 18 meter hebben en biedt als speelvoorziening ruimte aan maximaal 15 à 20 kinderen. Dit aantal is inclusief de volwassenen. Ten aanzien van de leeftijdscategorie van de kinderen wordt ervan uitgegaan dat deze tussen de 0-14 jaar ligt.



afbeelding beoogde speelponton

4.4 Conclusie

Naar aanleiding van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het water de enige mogelijkheid biedt voor het realiseren van een kwalitatief langdurige speel- en verblijfplaats. Er is geen overlast van het verkeer, sprake van minimaal overlast voor omwonenden en het heeft een gunstige ligging in de zon.

Op basis van bovenstaande conclusie is besloten om in samenwerking met de buurt (bewoners en ondernemers) in te zetten op het realiseren van een speelboot (een drijvend speelponton), zoals in Westerdok.

In goed overleg met het Havenbedrijf Amsterdam heeft stadsdeel Oost ruimte gevonden op het water in de IJ-haven aan de oostzijde van de Jan Schaeferbrug. Het Havenbedrijf heeft aangegeven bereid te zijn een ligplaatsvergunning af te geven ten behoeve van de beoogde speelboot.

Hoofdstuk 5 Archeologie & cultuurhistorie

5.1 Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

5.2 Regelgeving

5.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (artikel 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (artikel 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (artikel 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

5.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

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

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

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

5.3 Resultaten onderzoeken

5.3.1 Archeologie

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft een quick scan uitgevoerd naar archeologische waarden binnen het plangebied. De quick scan is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

Mogelijke structuren op deze locatie bestaan uit scheepswrakken en losse vondsten verzonken in de IJ-bodem. Het deel van de IJ-bodem waar deze vondsten kunnen liggen, is waarschijnlijk door baggerwerkzaamheden niet meer aanwezig. De archeologische verwachting is daarom negatief. Een negatieve verwachtingswaarde wordt niet nader aangeduid op de verbeelding. Voorgaande laat onverlet dat te allen tijde de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat hoewel er geen vervolgonderzoek is vereist, bij bodemvondsten ouder dan 50 jaar er een meldingsplicht geldt. Deze meldingsplicht is niet door vertaald in de regels.

5.3.2 Cultuurhistorie

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) meent dat de beoogde ontwikkeling geen inbreuk maakt op de (bovengrondse) cultuurhistorie.

5.4 Conclusie

In het kader van cultuurhistorie en archeologie zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Speelboot.

Hoofdstuk 6 Bodem

6.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

6.2 Regelgeving

6.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaires (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

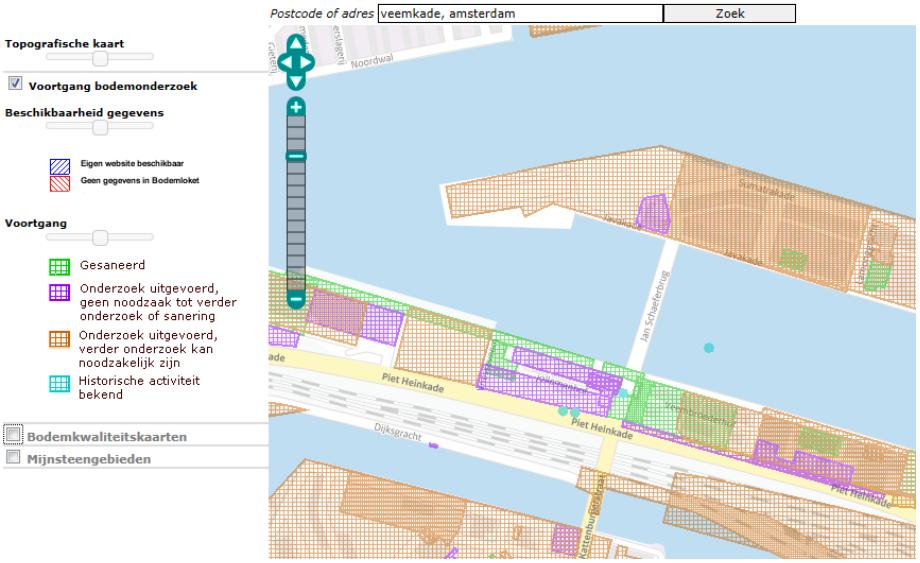
6.2.2 Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

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

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

6.3 Resultaten onderzoeken

Uit beschikbare bodemgegevens (www.bodemloket.nl) blijkt dat ten aanzien van de water(bodem) van de IJ-haven als zodanig geen bodemonderzoeken zijn uitgevoerd.



beschikbare bodemgegevens zoals opgenomen in www.bodemloket

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk welke voorzien in bodemroerende activiteiten.

6.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling maakt het niet mogelijk dat er gebouwd gaat worden in de IJ-haven dan wel grondverzet gaat plaatsvinden. De beoogde ontwikkeling staat niet aan de weg aan de geschiktheid van deze locatie voor de beoogde bestemming. In het kader van bodem zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Speelboot.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wgh (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

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

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

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

7.2.1.1 Wegverkeersgeluid

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

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

In de Wgh is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

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

7.2.1.2 Spoorweggeluid

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

7.2.1.3 Industriegeluid

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

7.2.1.4 Stemgeluid

Het menselijk stemgeluid neemt een aparte positie in bij de beoordeling van geluidhinder in het kader van ruimtelijke planvorming. De aparte positie van menselijk stemgeluid bij de beoordeling van geluidhinder is ten eerste gelegen in de specifieke hinderlijkheid (de dynamiek van een stem, de lading van het gesprokene). Daarnaast blijkt beheersing van deze vorm van geluidhinder via (gedrags)voorschriften in de praktijk een lastige zaak. Voor nieuwe situaties moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening een akoestische afweging gemaakt worden. Juist in de ruimtelijke ordening kan door goede stedenbouwkundige oplossingen ernstige hinder door stemgeluid van spelende kinderen voorkomen worden. Analoog aan de beoordeling bij de milieuvergunning/omgevingsvergunning, is het berekende geluidsniveau van de speelplaats getoetst aan de richtwaarde uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. Voor een woonwijk in de stad geldt als richtwaarde:

- 50 dB(A) tussen 7:00 uur en 19:00 uur;
- 45 dB(A) tussen 19:00 uur en 23:00 uur.

Een hoger niveau dan deze richtwaarde is volgens de handreiking toelaatbaar, bijvoorbeeld als het referentieniveau van het omgevingsgeluid hoger is. Uit een (indicatieve) berekening van dit referentieniveau blijkt dat het referentieniveau niet hoger is dan deze richtwaarde.

7.2.2 SWUNG - 1

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

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

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

7.2.3 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota “Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid” vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.
Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

7.3 Resultaten onderzoeken

De voorgenomen ontwikkeling betreft het realiseren van een speelboot. Deze functie is geen geluidgevoelige functies in de zin van de Wgh. De voorgenomen ontwikkeling wordt niet gehinderd door geluidsbronnen uit de omgeving.

7.3.1 Wegverkeersgeluid

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

7.3.2 Spoorweggeluid

Het plan voorziet niet in de realisering van een geluidsvoelige bestemming in de zin van de Wgh en valt binnen een geluidszone van spoorwegen. Gelet op de afschermende werking van de gerealiseerde (woon)gebouwen aan de Oostelijke Handelskade wordt aangenomen dat de geluidsbelasting toelaatbaar is.

7.3.3 Industriegeluid

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg op 7 juli 2010 is de geluidszone voor het Oostelijk Havengebied Zeeburg voor die delen die tot de Centrale Stad behoorden opgeheven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling geen geluidsgevoelige bestemming betreft is de aanwezigheid van een geluidszone met betrekking tot een gezoneerd industrieterrein niet relevant.

7.3.4 Stemgeluid

Voor een speeltuin geldt geen eenduidig toetsingskader. De afweging of de voorziening op deze plaats noodzakelijk is en past in een aanvaardbaar woon-/leefklimaat is van belang. De speelvoorziening is momenteel niet regulier aanwezig anders dan dat binnen de openbare ruimte/op straat wordt gespeeld. De geluidsbelasting als gevolg van de speelvoorziening op de gevels van de woningen waar reeds op straat wordt gespeeld is vergelijkbaar met de geluidsbelasting op de gevels van de woningen rondom de beoogde locatie. De beoogde locatie ligt echter centraal in de wijk, waardoor de zichtbaarheid van de speeltuin in de nieuwe situatie beter opvalt en de bereikbaarheid wordt vergroot. Bij de speelvoorziening kan bij de aanleg rekening gehouden worden met de geluidwerende materialen zoals ondergronden. Een geluidwerende ondergrond geeft meer geluidsreductie dan een verharde ondergrond.

Conclusie
Het belang van sociale veiligheid, bereikbaarheid, zichtbaarheid en centrale positionering van de voorziening in de wijk weegt in casu zwaar waardoor mogelijk lichte overschrijding van de richtwaarde toelaatbaar wordt geacht. In de feitelijke inrichting van de speelvoorziening wil stadsdeel Oost zoveel mogelijk proberen om de geluidsproductie te reduceren.

Toetsingskader Activiteitenbesluit Wet milieubeheer
Het speeltuingebouw met de speeltuin kan meldingsplichtig zijn in het kader van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Dit is afhankelijk van de aard en omvang van de activiteiten die plaats gaan vinden. Mogelijke overlast wordt voldoende beperkt door de voorschriften op grond van het Activiteitenbesluit.

7.4 Conclusie

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

Hoofdstuk 8 Duurzaamheid

8.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

8.2 Regelgeving

8.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt, dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

8.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO^2 neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

8.2.2.1 Duurzaamheid in de nieuwbouw

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

8.2.2.2 Leidraad Energetische Stedenbouw

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten.

LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

8.3 Specifiek plan/project

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling gering van omvang is worden er ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling geen specifieke duurzaamheidseisen opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Er wordt wel gestreefd naar het gebruik van duurzame materialen.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Beleid externe veiligheid

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

9.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

9.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) worden voor dit Basisnet - in lijn met het Bevi - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd.
Het Btev zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, een verantwoording GR gaan verplichten. Deze verantwoording mag achterwege blijven indien:

- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- het groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Wel moet in alle gevallen de mogelijkheden tot hulpverlening en zelfredzaamheid worden beschreven en moet de brandweer om advies worden gevraagd.

9.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

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

9.3 Resultaten onderzoeken

9.3.1 Risicovolle inrichtingen

Volgens de risicokaart op Atlas Amsterdam is er één risicovol bedrijf dat invloed heeft op het plangebied. Het gaat hier om Albemarle ter plaatse van de Nieuwendammerkade, ten noorden van het IJ, grenzend aan het plangebied. De contour voor het plaatsgebonden risico $PR10^{-6}$ ligt buiten het plangebied. Het plan voldoet derhalve aan de grens- en richtwaarden voor het PR.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico GR ligt gedeeltelijk binnen het plangebied, echter dit deel ligt geheel over open water. Alle bestemmingen in het plangebied die leiden tot de aanwezigheid van personen, liggen buiten het invloedsgebied van Albemarle. Het GR van Albemarle ligt ver beneden de oriëntatiewaarde en onderhavig plan zal geen effect hebben op het GR. Derhalve is er in het kader van dit plan geen onderzoek nodig naar maatregelen om het GR te verlagen.

Alle bestemmingen die leiden tot de aanwezigheid van personen binnen het plangebied, bevinden zich buiten het invloedsgebied van Albemarle. Dat betekent dat de zelfredzaamheid van deze personen goed is en niet nadelig zal worden beïnvloed door een ongeval met gevaarlijke stoffen bij Albemarle.

9.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

9.3.2.1 Transport over weg

In het plangebied van het bestemmingsplan worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt buiten het invloedsgebied (200 meter) van wegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

9.3.2.2 Transport per spoor

Het plangebied is op enige afstand gelegen aan het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht. Op dit moment vindt er nauwelijks tot geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over dit traject. Het spoortraject is onderdeel van het op bestuurlijk niveau geaccordeerde Basisnet Spoor. Met het **B**asisnet spoor worden aan de vervoerszijde risico’s vastgelegd in een vaste, niet veranderlijke (vervoer-) gebruiksruimte. In deze gebruiksruimte wordt voor dit traject, conform het bestuurlijk geaccordeerde Basisnet Spoor, uitgegaan van risicoarm samengestelde treinen, waardoor bij de risicoberekeningen het risicovollere "warme BLEVE scenario" (een grote explosie met brandbaar gas) kan worden uitgesloten.

Voor het traject Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht zijn juli 2011 externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd (Externe veiligheid spoor, bestemmingsplan water, AVIV, juli 2011). Daaruit volgen onderstaande conclusies. Deze berekeningen zijn gebaseerd op vervoersaantallen die ook mogelijk zijn nadat het Basisnet Spoor is opgenomen in regelgeving,

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer per spoor is lager dan 10^{-6} per jaar. Het bestemmingsplan voldoet aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico
Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het hoogste groepsrisico op het traject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht is ter hoogte van het Centraal Station en bedraagt circa 0.3 x de oriëntatiewaarde. Ter hoogte van het plangebied van bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord is het groepsrisico lager.

De circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” geeft aan dat een verantwoording van het groepsrisico (GR) is vereist indien er sprake is van een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het GR zal daardoor niet toenemen en blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Verdere verantwoording van het GR als gevolg van het vervoer per spoor is daarom niet nodig.

9.3.2.3 Transport over water

Plaatsgebonden risico
Langs en binnen het plangebied loopt het Amsterdam Rijnkanaal. Het IJ en de mond van het Amsterdam-Rijnkanaal maken hier deel van uit. Het Amsterdam Rijnkanaal en het Afgesloten IJ zijn onderdeel van het Basisnet Water. In het kader van het Basisnet Water is berekend dat de risico’s van transport over het water laag zijn. In de circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” is opgenomen dat het plaatsgebonden risico op de oever van deze transportroute niet hoger is dan 10^{-6} per jaar. Het plan voldoet derhalve aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico
Wat betreft het groepsrisico staat in het rapport “Definitief ontwerp Basisnet water, januari 2008” het volgende: “Bij een bevolkingsdichtheid beneden de 1500 pers/ha dubbelzijdig en 2250 pers/ha enkelzijdig is een berekening van het groepsrisico GR echter niet verplicht. Proefberekeningen hebben aangetoond dat in die gevallen het GR beneden 0,1 x de oriënterende waarde ligt.”

De circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” geeft aan dat een verantwoording groepsrisico is vereist indien er sprake is van een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het GR zal daardoor niet toenemen en blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Verdere verantwoording van het GR als gevolg van het vervoer per water is daarom niet nodig.

9.3.3 Buisleidingen

Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) bevinden zich binnen of in de nabijheid van het plangebied geen hoofdtransportroutes voor gasleidingen. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van buisleidingen is derhalve niet aan de orde.

9.3.4 Advies Brandweer

Voor het voorliggende bestemmingsplan is een brandweeradvies uitgebracht. Het rapport is opgenomen als bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Brandweer Amsterdam-Amstelland is namens de veiligheidsregio de wettelijke adviseur van het bevoegd gezag op het gebied van externe veiligheid. De adviesrol is geen toets op het voldoen aan wettelijke kaders, maar het bieden van deskundigheidsinzicht in de mogelijkheden en beperkingen die

bij de voorgenomen ontwikkeling en voorstelbare scenario's ontstaan voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft in haar adviezen naar structurele aandacht voor integrale veiligheid, waar fysieke veiligheid' een onderdeel van is.

Dit advies zal worden gebruikt bij de onderbouwing van de besluitvormingen over ruimtelijke plannen aan de U-oevers. Het doel van het algemene advies is, dat er in de toekomst geen apart brandweer advies nodig is voor ruimtelijke plannen rondom het IJ. Het brandweeradvies richt zich dan ook alleen op:

- De mogelijke externe veiligheid scenario's op het IJ;
- De (on)mogelijkheden van de hulpdiensten;
- Mogelijke maatregelen die de kans op een ongeval verkleinen;
- Mogelijke maatregelen die effecten daarvan beperken;
- Mogelijke maatregelen die de zelfredzaamheid vergroten.

Aan de hand van het brandweeradvies kan het bevoegd gezag een integrale afweging maken tussen de verschillende belangen en beoordelen of de risico's acceptabel zijn of niet. Brandweer Amsterdam-Amstelland adviseert het bevoegd gezag om:

1. Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.
2. Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goed voorbeeld hiervan is: De ‘wat doe je’ campagne.

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

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

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

9.4 Conclusie

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

Hoofdstuk 10 Luchthavenindelingsbesluit

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 11 Luchtkwaliteit

11.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

11.2 Regelgeving

11.2.1 Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevatten onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moeten een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In de richtlijn zijn verder nieuwe normen en streefdata geïntroduceerd voor de fijnere fractie van fijn stof ($PM_{2.5}$). Verder bevat de richtlijn expliciet de mogelijkheid tot aftrek van fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen bij het vaststellen van overschrijdingssituaties. De werkingssfeer van de richtlijn wordt beperkt door te bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op plaatsen waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Hiermee samenhangend is de richtlijn (bijlage III) nu ook heel expliciet over locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

11.2.2 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

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

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

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

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

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen.

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof per 11 juni 2011 moeten worden te worden behaald en stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM_{10}) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO2, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM_{10}) van belang.

11.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)
Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekenende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekenende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM_{10}) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.
De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m^2 (of 200.000 m^2 indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacementen. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007
Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof

gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

11.2.4 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekenende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en te motiveren.

11.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

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

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

11.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van 40 µg/m^3 jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en 50 µg/m^3 etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10}.

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

11.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat “geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is” wordt vervangen door: “in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is” (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

11.3 Resultaten onderzoeken

Om vast te stellen of de ruimtelijke ontwikkeling die in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt in overeenstemming is met de geldende wetten en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit staat de volgende vraag centraal: draagt de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in de IJ-haven, in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (1,2 µg NO_2 of PM_{10} per m³ of groter)?

Als op deze vraag het antwoord nee is, dan is het bestemmingsplan in overeenstemming met de vigerende wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit en kan het plan ten uitvoer gebracht worden.

Uitgaande van een worst case scenario (zie onderstaande afbeelding), dat wil zeggen dat rekening is gehouden met alleen dat alle bezoekers van de speelboot in relatie tot de daarmee samenhangende maximale totale aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal van het zogenaamde weekdaggemiddelde (worse case scenario van 160 extra voertuigbewegingen als weekdaggemiddelde = 20 kinderen die apart met de auto worden gebracht/afgezet, die 1 uur blijven en de openingstijd 8 uur per dag bedraagt) dat dit met zich meebrengt, moet worden geconstateerd dat er sprake is van extra verkeer maar dat deze bijdrage van extra verkeer onder de grens van 1,2 µg/m³ NO_2 of PM_{10} blijft waardoor deze bijdrage van extra verkeer als nibm moet worden beschouwd waardoor geen extra onderzoek noodzakelijk is.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	160
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m³	0,84
	PM_{10} in µg/m³	0,23
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Aangezien de ruimtelijke ontwikkeling die in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en ook niet leidt tot overschrijding van de in de wet gestelde grenswaarde is het voorgenomen plan in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007 en kan het plan gezien, vanuit dit perspectief, ten uitvoer gebracht worden.

11.4 Conclusie

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

Hoofdstuk 12 M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht

12.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet in het realiseren van een speelboot. Deze ontwikkeling is geen aangewezen geen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

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

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

1. Kenmerken van de projecten

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

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

2. Plaats van de projecten

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

a. het project heeft betrekking op een reeds bestaand bebouwd gebied wat wil zeggen dat voor de uitvoering van het project geen nieuwe, nog niet gebruikte gronden bebouwd/ontwikkeld buiten bestaand bebouwd gebied worden gebruikt,
b. het project heeft geen invloed op de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,

c. het project ligt niet in of in de nabijheid van een bijzonder gebiedstype danwel beschermd natuurgebied, waardoor nadelige milieueffecten ter plaatse van beschermde gebieden zijn uitgesloten.

3. Kenmerken van het potentiële effect

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

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

Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

Hoofdstuk 13 Milieuhinder bedrijvigheid

13.1 Algemeen

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

13.2 Resultaten onderzoeken

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

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Het bestemmingsplangebied kan door de aanwezigheid van een spoorlijn en drukkere wegen worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. Een overschrijding van de wettelijke normen (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar), zoals besproken in voorgaande en volgende hoofdstukken, is echter niet toelaatbaar.

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

Plangebied
Een speelboot is niet opgenomen in de VNG-publicatie. Het principe van de VNG-publicatie is dat bij het ontbreken van de functie er aansluiting wordt gezocht bij een vergelijkbare functie die wel wordt genoemd. Een vergelijkbare functie zou een speeltuin kunnen zijn. Deze is eveneens niet opgenomen. Wel is de functie kinderboerderij opgenomen. Deze functie van kinderboerderij is vergelijkbaar, omdat de hoofdfunctie gericht is op het vermaak van kinderen in de openlucht. De richtafstand die wordt gehanteerd voor een kinderboerderij hierbij is 30 meter.

De VNG-publicatie hanteert een systematiek dat in gemengde gebieden de richtafstanden met 1 stap mogen worden teruggebracht. De omgeving van de locatie van de speelboot is een gemengd gebied. Om die reden kan worden volstaan met een richtafstand van 10 meter die moet worden aangehouden voor de speelboot. In en straal van 10 meter om het bestemmingsvlak (speelboot) zijn geen gevoelige functies (wonen, ziekenhuizen) aanwezig. Om deze reden vormt het aspect geluid in het kader van het haalbaarheidsaspect milieuzonering geen belemmering.

13.3 Conclusie

In het kader van milieuhinder bedrijvigheid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Speelboot.

Speelboot (vastgesteld)

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

14.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen(soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

14.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

14.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significant negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

14.2.2 Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.
In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.
Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

14.3 Resultaten onderzoeken

De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan kan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten, de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt waarom daar anders mee wordt omgegaan;
- de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het plangebied ligt op meer dan 2 kilometer van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.
De kademuren in Amsterdam worden regelmatig geïnventariseerd op flora. Ook op de muren van de Veemkade worden geïnventariseerd op groeiplaatsen van beschermde muurplanten. Aan de Veemkade groeien vanaf de Jan Schaeferbrug richting het oosten geen muurplanten tot ongeveer de woning met nummer 364. Het is mogelijk dat de muurplantenpopulatie zich in de toekomst in het plangebied vestigt. Als er op de kademuur beschermde planten groeien, moeten bij werkzaamheden de kademuren worden ontzien. Het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de ecologische waarden of flora en fauna.

14.4 Conclusie

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

Hoofdstuk 15 Verkeer en parkeren

15.1 Algemeen

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

15.2 Regelgeving

15.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.
Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

15.2.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

15.2.3 Regionale OV-Visie

De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkelt en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie

wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

15.3 Resultaten onderzoek

Het bepalen van de verkeersgeneratie op basis van algemene kencijfers is lastig. Er bestaan alleen parkeerkencijfers en verkeersgeneratiecijfers voor indoor-speelvoorzieningen en bovendien wordt voor deze voorzieningen een heel ruime bandbreedte gehanteerd. In dit kader wordt er voor de beoogde ontwikkeling een pragmatische benadering toegepast.

Uitgangspunt is dat een speelponton een maximale capaciteit heeft van maximaal 20 personen (kinderen en volwassenen samen). Het merendeel van deze kinderen zal onder begeleiding (van ouders) komen. Hierbij wordt een aanname gedaan, dat dit deel 75% betreft en de rest (betreft dus 25%) zelfstandig lopend/fietsend naar de speelvoorziening komt. Ook de kinderen onder begeleiding komen grotendeels met de fiets; een deel (aanname van 25%) zal met de auto worden gebracht.

De ingeschatte parkeerbehoefte bijeen volledig bezette speelboot is hiermee circa 16 fietsparkeerplaatsen en ongeveer 4 autoparkeerplaatsen. Van het autoparkeren is de verwachting dat dit binnen het bestaande parkeeraanbod kan worden opgelost. De fietsparkeerplaatsen zouden extra moeten worden aangelegd. Binnen de bestemming Verkeer is (fiets/auto)parkeren toegestaan. De bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer sluit aan op de bestemming die stadsdeel Oost voor het (ontwerp)bestemmingsplan Oostelijke Handelskade Noord waardoor er geen leemte valt in de bestemmingsomschrijving - en dan specifiek het parkeren - waardoor voldoende parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen worden.

Het aantal verkeersbewegingen is afhankelijk van het aantal bezoekers per dag. Stel dat de gemiddelde bezoektijd één uur is, de gemiddelde bezetting 60% bedraagt en de openingstijd per dag 8 uur bedraagt, dan zou het aantal autobewegingen ongeveer 18 en het aantal fietsbewegingen ongeveer 78. Voornoemd aantal auto-/fietsbewegingen leidt niet tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.

15.4 Conclusie

In het kader van verkeer en parkeren zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Speelboot.

Hoofdstuk 16 Water

16.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Daarnaast is in hoofdstuk 3 reeds een aantal beleidsstukken en regelgeving genoemd zoals het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 die zien op het aspect water en deze zijn hier onverkort van toepassing. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd.

Het plangebied van het bestemmingsplan valt deels binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Rijkswaterstaat Noord-Holland is de waterbeheerder van het IJ en de verbonden watersystemen (IJhaven). De Haven Amsterdam is de nautisch beheer van de IJhaven. De beheergrenzen van AGV liggen op de kademuren van de Veemkade. Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewater 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 en de drinkwatervoorziening.

16.2 Regelgeving

16.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

16.2.2 Waterbesluit

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

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

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

Op de vergunningsplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningsplichtig:

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

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

16.2.3 Verordening op het binnenwater

De Verordening op het binnenwater (VOB) is in op 1 februari 2010 in werking getreden. Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het ‘blauwe goud’ is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

1. Water als transportsysteem (nautische vaarwegbeheer): De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de Waternet (voormalige dienst Binnenwaterbeheer) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.

2. Water als onderdeel van de openbare ruimte: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder en de nautische vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen.
3. Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer): Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnenwateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken zoals gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon en het afmeren.

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wet ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. De Woningwet is niet van toepassing op woonboten en daarmee ook niet het hiermee samenhangende regime van bijvoorbeeld omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling van dergelijke vergunningsaanvragen kunnen stadsdelen welstandsbeleid voor woonboten vaststellen.

De VOB stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aanvullende regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord havenbeheer gewaarborgd blijft. De regels bij of krachtens de Wvgs zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden. Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen Aanvullend, via de VOB, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

16.2.4 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

Op het IJ en in de IJ-haven is de van kracht. De Regionale Havenverordening 2012 is een kaderstellende verordening en in het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 zijn nadere operationele regels vastgelegd. Hierbij is het leidende principe van een stelsel van ontheffingen veranderd in een stelsel van algemene regels met meldingsverplichtingen. Deze verordening wordt medio 2012 ingevoerd. De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is gericht op de ordening en veiligheid in de havens. Het havenwater van het IJ en de IJ-haven maken hier onderdeel van uit. In de Verordening op het binnenwater is een schakelbepaling opgenomen met betrekking tot ligplaatsen van woonschepen. Op basis van artikel 3.2 van de Verordening op het binnenwater zijn ligplaatsen voor woonschepen toegestaan overeenkomstig een door het bevoegd gezag verleende ligplaatsvergunning en/of ontheffing. Op basis van artikel 4.3 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is door stadsdeel Oost een generatorverbod ingesteld op onder andere de Sumatra- en Surinamekade en delen van de Javakade en de Veemkade. Afgemeerde schepen

kunnen op deze locaties gebruik maken van de beschikbare walstroomvoorzieningen. Door de havenmeester van Amsterdam wordt in februari 2013 aan B&W voorgesteld een generatorverbod in te stellen voor het deel van Javaeiland wat is aangewezen als grootstedelijk gebied. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012.

16.3 Resultaat onderzoek (watertoets)

16.3.1 Beleid

Binnen de gemeente Amsterdam is het algemene beleid voor de waterhuishouding, waaronder naast het grondwater ook de verwerking van schoon- en vuilwater wordt begrepen, beschreven in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2010-2015.

Het beheer van het water in de Amsterdamse binnenstad is in handen van Waternet, namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Een deel van het plangebied maakt deel uit van het beheersgebied van AGV en valt daarmee onder de regelgeving in de Keur AGV 2011. Het oppervlaktewater is echter in het beheer van Rijkswaterstaat.
Waternet, waarin de Dienst Waterbeheer en Riolering en het Waterleidingbedrijf zijn samengegaan, is de uitvoerende dienst voor dit Hoogheemraadschap. Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet de grondwaterzorgtaak uit, alsmede de afvalwaterinzameling en de drinkwaterlevering. Sinds 1 januari 2011 voert Waternet ook het nautisch beheer uit in de grachten van Amsterdam, in opdracht van de gemeente Amsterdam.

16.3.2 Waterkeringen en sluizen

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

16.3.3 Oppervlaktewater

Bij een toename van het oppervlak aan verharding met 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvlak gecompenseerd te worden. In het plangebied wordt geen demping van oppervlaktewater toegestaan. Er is eveneens geen sprake van een toename van verharding. Daarnaast geldt voor het plangebied geen wateropgave.

16.3.4 Grondwater

Er worden geen nieuwe kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Met dit bestemmingsplan wordt de grondwaterstand ten opzichte van de huidige situatie niet verslechterd.

16.3.5 Riolering

In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.

16.3.6 Materiaalkeuze

Voor het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)-bouwactiviteiten

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

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

16.3.7 Nautische veiligheid

De beoogde speelboot/-ponton is voorgelegd aan de nautisch beheerder. De nautisch beheerder heeft onder voorwaarden akkoord gegeven op de beoogde ontwikkeling.

16.3.8 Steigers en schepen

In dit bestemmingsplan is één water bestemming opgenomen. Binnen deze bestemming alleen steigers toegestaan in relatie tot de bereikbaarheid van beoogde speelboot/-ponton.

16.4 Conclusie

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

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

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

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

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

17.2 Artikelgewijze toelichting

17.2.1 Toelichting op de planregels

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

Bestemmingsregels

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

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

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

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

Wijzigingsbevoegdheid
Het opnemen van wijzigingsbevoegdheden in het plan is gebaseerd op artikel 3.6 Wro. In elke bestemming is de afweging gemaakt welke wijzigingsbevoegdheden passend zijn voor de betreffende bestemming. Aan elke wijzigingsbevoegdheid die in een bestemmingsplan is opgenomen zijn voorwaarden verbonden waaraan moet zijn voldaan. Ook bij de wijzigingsbevoegdheden is de koppeling gelegd met de voorwaarden zoals die worden toegepast bij ontheffingsmogelijkheden. De te volgen procedure bij de uitvoering van een wijzigingsbevoegdheid is in de Wro vastgelegd. De Wro verklaart in artikel 3.9a, lid 1 afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Ten behoeve van de uitoefeningen van een wijzigingsbevoegdheid wordt een wijzigingsplan opgesteld. In dit wijzigingsplan wordt weergegeven hoe de voorwaarden waar aan de wijziging moet voldoen zijn toegepast.

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

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

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

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

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

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

17.2.2 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Artikel 1 Begrippen**

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

- **Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige planregels worden aangegeven. De door de standaard SVBP 2012 voorgeschreven begrippen voor de 'wijze van meten' maken deel uit van dit artikel.
Het 'peil' voor gebouwen verschilt van het 'peil' voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Voor gebouwen geldt als 'peil' het N.A.P. Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt als 'peil' de gemiddelde hoogte van het afgewerkte aangrenzende maaiveld (het maaiveld ligt in dit plangebied, met uiteenlopende hoogten, hoger dan het N.A.P.).

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

Artikel 4 Water
Het in het plangebied aanwezige water is bestemd als 'Water'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor water, natuurlijke oevers of oeverbeschoeiïngen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging, extensief recreatief medegebruik (niet zijnde zwemwater) en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.
De speelboot/-ponton is door middel van een aanduiding op de verbeelding aangegeven. De maximale maatvoeringseisen zijn in de regels opgenomen. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 1 meter voor steigers en 2 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 3 Verkeer
De in het plangebied aanwezige verkeerswegen zijn bestemd als 'Verkeer'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten en pleinen, fiets- en/of voetpaden, (ongebouwde) parkeervoorzieningen en gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in maximaal twee bouwlagen onder maaiveld. Onder parkeervoorzieningen worden ook mede begrepen fietsparkeervoorzieningen. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw

toegestaan.
In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (Grex), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

In artikel 6.12, eerste lid Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12, tweede lid, Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Het plan en de Grex
Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit het bevoegd gezag, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat voor de voorgenomen ontwikkeling geen exploitatieplan behoeft te worden opgesteld als ook omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van 'reeds anderszins verzekerd' zijn.

Het plan en planschade
Op grond van artikel 6.1 Wro kennen burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden ten gevolge van onder meer een wijziging van het bestemmingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe. Daarbij geldt dat de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende is anderszins wordt vergoed.

Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager. Daarnaast wordt ook een waardevermindering van maximaal 2%, ontstaan door een verandering in het planologische regime binnen het normale maatschappelijke risico, gerekend.

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt aan wat op basis van het vigerende juridisch planologische kader reeds mogelijk een speelvoorziening toegevoegd. Naar verwachting zal het voorliggende bestemmingplan geen op basis van artikel 6.1 Wro te vergoeden indirecte planschade ontstaan.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

19.1 Concept ontwerpbestemmingsplan

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

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

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Provincie Noord-Holland;
6. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
7. Haven Amsterdam;
8. Centraal Nautisch Beheer;
9. Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost.

Van de instanties genoemd onder de nummers 6 en 8 is een schriftelijk reactie ontvangen inhoudende dat het concept ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

19.2 Ontwerpbestemmingsplan

Bij besluit van 2 juli 2013 hebben Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Speelboot vrijgegeven voor tervisielegging. Hiertoe is op 10 juli 2013 een kennisgeving geplaatst in de Echo en de digitale Staatscourant. Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot heeft met bijbehorende stukken met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn van tervisielegging is aan een ieder de gelegenheid geboden om een zienswijze bij de gemeenteraad in te dienen. Binnen eerdergenoemde termijn zijn geen zienswijzen ontvangen.

Speelboot (vastgesteld)

Bijlagen bij toelichting

Speelboot (vastgesteld)

Bijlage 1 Quick scan archeologie

Speelboot (vastgesteld)

Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

OMnummer: 56865

Datum: 15-05-2013

Archeologische Quickscan Speelboot Veemkade (13-043)

Opdrachtgever (LS01)

Naam / organisatie: Dienst Ruimtelijke Ordening

Contactpersoon: Dafne Struijk

Postbus/ Adres: Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

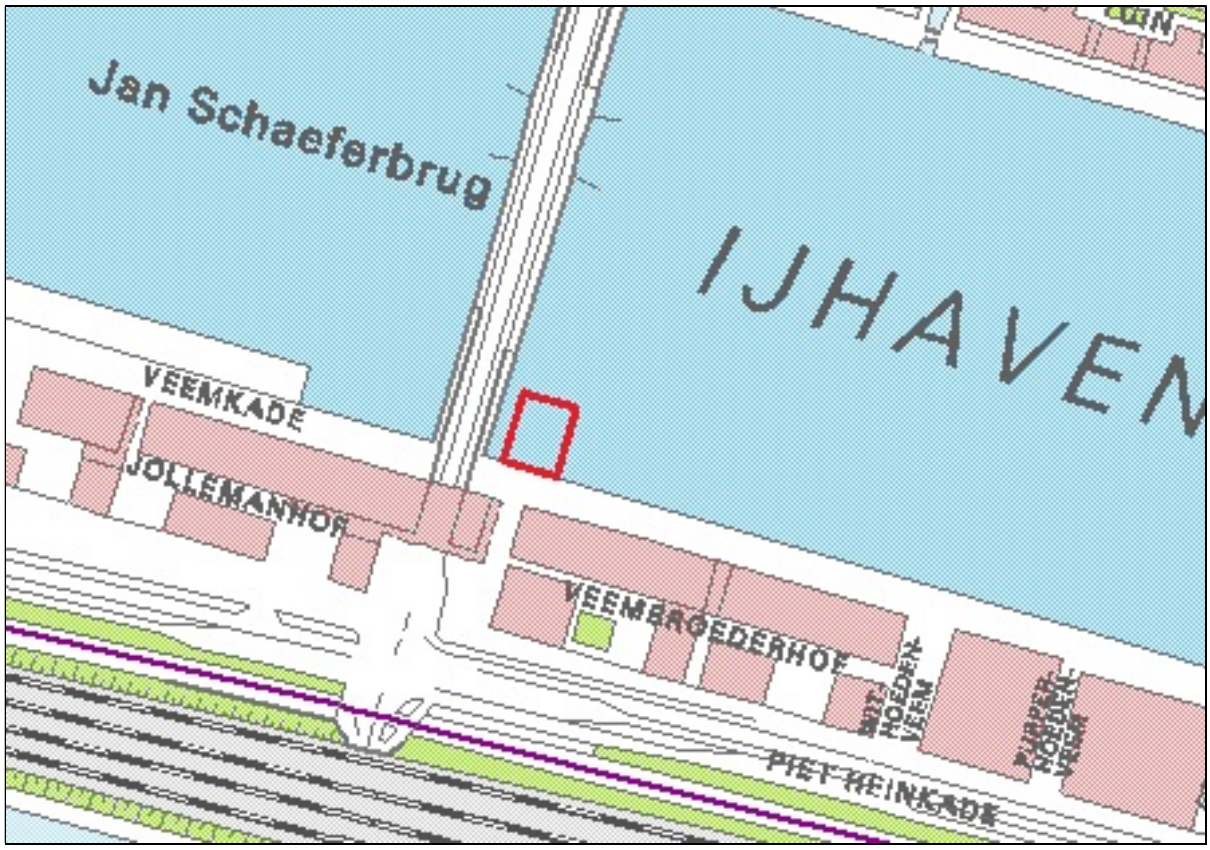
Plangebied (LS01)

Provincie Noord-Holland

Gemeente Amsterdam

Stadsdeel Oost

Coördinaten:			
	N	X.123.354	Y.487.810
	O	X.123.367	Y.487.805
	Z	X.123.362	Y.487.786
	W	X.123.347	Y.487.790



Aard geplande ingreep (LS01)

■	Sloop en / of nieuwbouw	☐	Ontgraving tbv kelder of souterrain
☐	Funderingsherstel	☐	Wegwerkzaamheden, kabels, leidingen
☐	Verandering grondwaterstand	☐	Anders: wijziging bestemming

Oppervlakte plangebied: ca. 330 m2

Diepte ontgraving: 0 m

Procedure (LS01)

☐ Aanvraag vergunning (omgeving/ontgronding)

■ Bestemmingsplan (nieuw of herziening)

☐ Ruimtelijke onderbouwing projectbesluit

Maakt planlocatie deel uit van een reeds bestaand archeologisch bureauonderzoek (BO)?

☐ Ja, volg beleidskaart … ■ Nee

Conditie terrein (LS02)

Huidig gebruik: ☐ bebouwd

☐ bebouwd met kelder

■ onbebouwd

Indien bouwlocatie buiten stadsdeel Amsterdam-Centrum is gelegen:

Terrein recent opgehoogd? ☐ ja, dikte zandpakket: …

■ nee

Waardestelling bekend (LS04)

IKAW (Indicatieve Kaart Archeologische Waarden / RCE):

■ Niet gekarteerd ☐ Zeer lage trefkans ☐ Lage trefkans ☐ Middelhoge trefkans
☐ Hoge trefkans ☐ Lage trefkans (water) ☐ Hoge trefkans (water) ☐ Water

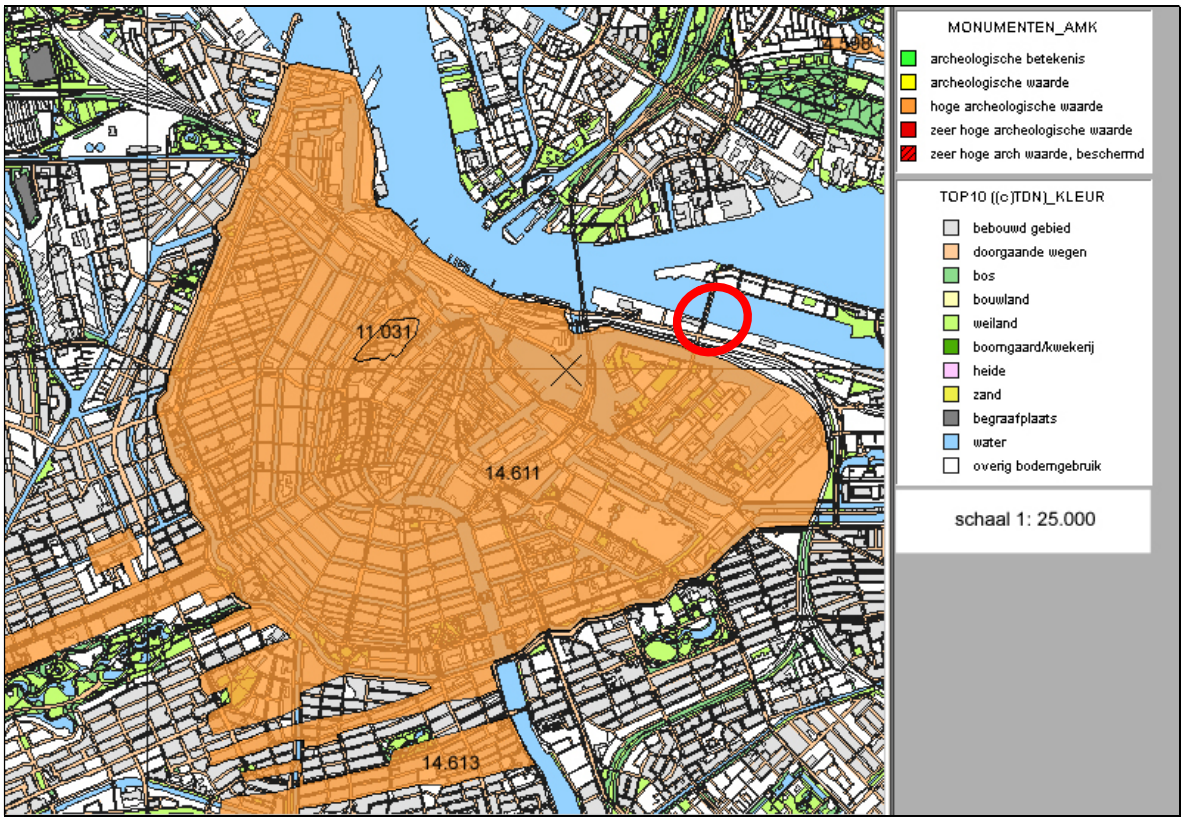
AMK (Archeologische Monumentenkaart / RCE)

■ Geen vermelding ☐ Archeologische betekenis ☐ Archeologische waarde
☐ Hoge archeologische waarde ☐ Zeer hoge archeologische waarde ☐ Beschermd

ILC (Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland)

■ Geen vermelding ☐ Van waarde ☐ Grote waarde ☐ Zeer grote waarde

Kaartbeeld AMK:



Afb. 2. De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland komt overeen met de AMK.

WAARDESTELLENDE INDICATOREN

Geomorfologie:

☐	Historische ophoging	☐	Aanplemping
☐	Veen, natuurlijk	■	Klei, natuurlijk (sediment)

Historische kaarten (LS03)

☐ 1544 Antonisz.	☐ 1832 Kadastrale minuutplan
☐ 1597-1615 Bast	■ 1854 Topografisch Militaire Kaart
☐ 1625 Berckenrode	☐ 1876 Buurtatlas Loman
■ ca. 1700 Visser	☐ ca. 1900 ChromoTopografische kaart
☐ 1732 De Broen	■ 1936 Publieke Werken

Archeologische vindplaatsen in nabije omgeving

TOPO-code: nvt

GESPECIFICEERDE WAARDESTELLING PLANGEBIED

Archeologische waarden bekend?

☐ Ja, de archeologische resten zijn in situ behouden. Topocode…….

☐ De vindplaats is opgegraven, er zijn geen archeologische resten meer in de bodem aanwezig. Topocode …

☐ Voormalige bodemingreep zonder archeologisch onderzoek, er zijn geen archeologische resten meer in de bodem aanwezig

■ Nader vast te stellen, geen waardestellend veldonderzoek tot heden

Verwacht complextype en structuren (LS05)

Datering: ☐ LME ■ ME/NT ☐ NT ☐ Overig

Verwacht complextype:

☐ Wonen	☐ Productie	☐ Consumptie & Afval
☐ Militair	☐ Publieke voorzieningen	☐ Religie & Rituelen
☐ Landschap & Bodem	■ Infrastructuur & Transport	■ Maritiem

Verwachte structuren: Mogelijke structuren op deze locatie bestaan uit scheepswrakken en losse vondsten verzonken in de IJbodem. Het deel van de IJbodem waar deze vondsten kunnen liggen, is waarschijnlijk door baggerwerkzaamheden niet meer aanwezig.

BELEID

Specifieke archeologische verwachting (LSO5)

☐ bekende vindplaats
☐ hoge verwachting
☐ lage verwachting
☐ geen verwachting / opgegraven
■ geen verwachting / verstoord

Specifiek beleid

Vanwege de negatieve archeologische verwachting wordt dit gebied vrijgesteld van vervolgonderzoek.

CONCLUSIE (SELECTIEBESLUIT)

☐ Archeologisch veldonderzoek vooraf of tijdens de bouwwerkzaamheden.

■ Vrijstelling van archeologisch onderzoek, wel vondstmeldingsplicht bij verdere graafwerkzaamheden.*

* Conform de Monumentenwet geldt een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan vijftig jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Neem voor meer informatie contact op met de Afdeling Archeologie BMA.
Postbus 10718
1001 ES Amsterdam
020-251 4900
bma@bma.amsterdam.nl

Opsteller: drs. J. van den Dijssel
Beheer en plaats van de documentatie: Bureau Monumenten & Archeologie (BMA)

Afmeldingsnummer Archis: 46044

Voor akkoord waardestelling en selectiebesluit:

Prof. dr. J.H.G. Gawronski
Hoofd afdeling Archeologie BMA

Datum: 15-05-2013

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2013
Postbus 10718 1001 ES Amsterdam 020-2514900
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BMA. BMA aanvaard geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

Bijlage 2 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland

Speelboot (vastgesteld)

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Behulpzaam Deskundig Daadkrachtig

Brandweeradvies Externe Veiligheid Speelboot in IJ-haven in Amsterdam

Referentie: 0000019/RoEv-2013
Datum: 5 juni 2013

Behandeld door: C. (Cees) Mars

BRANDWEER
Amsterdam-Amstelland

INHOUD

1. AANLEIDING 3

2. SAMENVATTING EN ADVIES 3

3. SITUATIE 4

3.1 RISICOBRONNEN 4

3.2 RISICONORMERING 4

4. IDENTIFICEREN VAN GEVAREN 5

4.1 ONGEVAL MET EEN SPOORKETELWAGON LPG 5

4.1.1 Explosie 5

4.2 ONGEVAL MET EEN SPOORKETELWAGON MET EEN GIFTIGE STOF 7

4.2.1 Giftige wolk 7

5. MAATREGELEN 8

6. REFERENTIES 8

1. AANLEIDING

Het bestuur van stadsdeel Oost in Amsterdam wil het plaatsen van een speelboot in de IJ-Haven mogelijk maken door een nieuw bestemmingsplan vaststellen. In de omgeving van deze locatie worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Daarom moeten de gevaren en risico's van het gebruik van gevaarlijke stoffen worden geïnventariseerd en bij de besluitvorming worden betrokken. Een advies van de veiligheidsregio is nodig om inzicht te geven in het gevaar en de mogelijkheden voor de hulpverlening.

2. SAMENVATTING EN ADVIES

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Een ongeval tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen in de directe omgeving vormt voor de geplande locatie een gevaar voor de speelboot . Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moet hier rekening mee worden gehouden.

De gevaren voor het plangebied worden veroorzaakt door de explosie of de giftige wolk die kunnen ontstaan door een ongeval tijdens het vervoeren van gevaarlijke stoffen over het spoor en door de giftige wolk die kan ontstaan door een ongeval tijdens transporten per schip over het IJ.
Bij een explosie na een ongeval van een spoorketelwagon met LPG wordt de omgeving gedurende een korte periode blootgesteld aan hittestraling. Door een ongeval met een spoorketelwagon of een schip met een giftige stof kan er een giftige wolk ontstaan die afhankelijk van de wind snel richting plangebied kan trekken.

Het ontstaan van de beschreven ongevalscenario's is niet of nauwelijks te voorkomen door de brandweer. De gezamenlijke hulpdiensten richten zich voornamelijk op het veiligstellen van het gevarengebied, het bestrijden van branden die mogelijk in de omgeving zijn ontstaan, het neerslaan van een mogelijke giftige wolk en het helpen van slachtoffers.

Gezien de aard van het plangebied en de afstand tot het gevaar (het spoor en het IJ) is het mogelijk dat er door een ongeval met gevaarlijke stoffen een deel van de maximaal 20 aanwezige mensen op de speelboot gewond raakt Ook bestaat de mogelijkheid dat er personen overlijden door een explosie van een spoorketelwagon of door een giftige wolk uit een spoorketel of een schip. Het aantal slachtoffers op de speelboot is vooral afhankelijk van het aantal aanwezige personen.

De maatregelen die het gevaar beperken hebben voornamelijk betrekking op voorlichten en tijdig alarmeren van personen. Deze maatregelen dragen vooral bij aan een betere zelfredzaamheid van de in het effectgebied aanwezige personen. Met als resultaat minder slachtoffers bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Het bevoegde bestuur van stadsdeel Oost wordt geadviseerd om:

1. de genoemde gevaren veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Speelboot;
2. de mogelijke maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid in overweging te nemen;

3. SITUATIE

Het bestemmingsplan Speelboot maakt het mogelijk om een drijvende speelplek te realiseren op het water in de IJ-haven aan de Veemkade ten oosten van de Jan Schaeferbrug. De speelplek mag een maximale oppervlakte hebben van 20 bij 18 meter en biedt ruimte aan maximaal 15 tot 20 personen (kinderen en volwassenen). De voorzieningen zijn bedoeld voor kinderen tussen de 0 en 14 jaar. De globale ligging is weergegeven in figuur 1 [1].

Figuur 1. Globale ligging plangebied Speelboot en aanwezige risicobronnen

Plangebied
Vervoer over het spoor
Vervoer over het water

3.1 Risicobronnen

Nabij het plangebied liggen de volgende risicobronnen die een gevaar kunnen opleveren voor het gebied [2]:

- **De spoortraject Westpoort-Centraalstation-Muiderpoort**
  Het vervoer van LPG en giftige stoffen per ketelwagon over het spoor.
- **Scheepvaart route over het IJ**
  Het vervoer van LPG en giftige gassen per schip over het water.

3.2 Risiconormering

In de volgende circulaires en besluiten worden normen genoemd voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) [3, 4]:

- Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.
- Ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, aangenomen dat hij/zij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het GR is de kans dat een groep personen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het PR geldt een grenswaarde en voor het GR een oriënterende waarde. Het bevoegde gezag kan voor de verschillende risicobronnen het plaatsgebonden- en groepsrisico laten onderzoeken. Het is aan het bevoegde gezag om het PR en GR te beoordelen.

4. IDENTIFICEREN VAN GEVAREN

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Door de aanwezige risicobronnen en de aard van de gevaarlijke stoffen moet rekening worden gehouden met verschillende ongevalscenario's. In tabel 1 worden deze scenario's met bijbehorende gevaren benoemd.

Tabel 1. Overzicht van ongevalscenario's met bijbehorende gevaren.

#	Ongevalscenario	Aard van de stof	Gevaren
1.	Ongeluk met een spoorketelwagon LPG op de spoortraject Westpoort-Centraalstation-Muiderpoort.	Tot vloeistof verdicht *brandbaar* gas	• Explosie (hittestraling, overdruk)
2.	Ongeluk met een spoorketelwagon met een giftige stof op de spoortraject Westpoort-Centraalstation-Muiderpoort.	*Giftig* gas of vloeistof	• Giftige wolk (vergiftigingsverschijnselen)
4.	Ongeluk op het IJ met een schip dat een giftig gas vervoert	*Giftig gas*	• Giftige wolk (vergiftigingsverschijnselen)

De ongevalscenario's die kunnen plaatsvinden op het IJ met schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren staan beschreven in het rapport "advies externe veiligheid IJ-oevers Amsterdam" [5]. Dit rapport is al opgenomen in het concept ontwerpbestemmingsplan Speelboot. De mogelijke ongevalscenario's op het spoortraject die invloed kunnen hebben op het plangebied worden hieronder beschreven.

4.1 Ongeval met een spoorketelwagon LPG

Bij een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met LPG wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door de explosie van de ketel of een wolkbrand.

4.1.1 Explosie

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten explosies van een ketelwagon. Een warme en een koude BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion). Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat een al aanwezige brand de druk in de ketel doet oplopen, waardoor deze bezwijkt. Het LPG stroomt dan onder hoge druk massaal uit en ontsteekt. Dit veroorzaakt een drukgolf en een vuurbal. Een koude BLEVE ontstaat wanneer de ketel met LPG door de mechanische impact van bijvoorbeeld een botsing direct openscheurt. Er ontstaat een explosie doordat het LPG onmiddellijk gaat koken en vrij komt. Het LPG kan worden ontstoken wat leidt tot een vuurbal.

Effecten

De effecten van een BLEVE zijn hittestraling en overdruk. De gevolgen van hittestraling en overdruk zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. Hittestraling is bepalend voor het slachtofferbeeld en het schadebeeld. Bij een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met LPG wordt het plangebied getroffen door de effecten van een BLEVE. In tabel 2 worden de berekende effectafstanden, het slachtofferbeeld en het schadebeeld beschreven die veroorzaakt worden door de hittestraling van een warme BLEVE [6]. Figuur 2 is een schematische weergave van een explosie van een spoorketelwagon.

Bestrijdbaarheid

Een warme BLEVE kan onder bepaalde omstandigheden worden voorkomen door de met LPG gevulde spoorketelwagon te koelen en de brand in de omgeving van de ketelwagon te blussen. Een warme BLEVE op het spoor is in de praktijk nauwelijks te voorkomen door de brandweer. Dit betekent dat de brandweer zich terugtrekt en zich voorbereidt op het bestrijden van branden in de omgeving en het verlenen van hulp aan slachtoffers. Het scenario koude BLEVE treedt direct op en is niet te voorkomen door de brandweer.

Hulpverlening
Na een BLEVE van een ketelwagon**,** richt de hulpverlening zich op het helpen van slachtoffers. De effecten en gevolgen van een BLEVE leiden tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening. Dit betekent dat niet alleen de brandweer een taak heeft maar ook de GHOR, Politie en Gemeente. Het aantal slachtoffers kan variëren, is afhankelijk van het aantal aanwezige personen en wordt onder andere bepaald door de aanwezigheid van onbeschermde personen buitenshuis. In tabel 3 wordt een schatting weergegeven van het aantal slachtoffers in het plangebied.

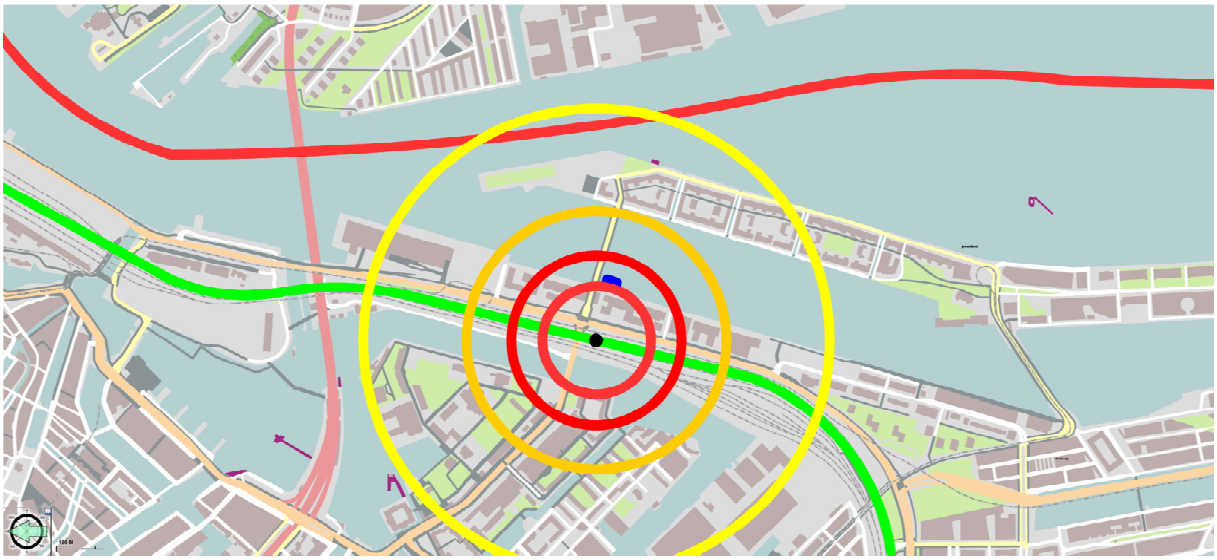
Zelfredzaamheid
In geval van een aanstaande BLEVE op het spoor hebben aanwezige personen in het effectgebied twee mogelijkheden namelijk: schuilen of vluchten. Een brand, zoals bij een warme BLEVE, kan door aanwezige personen worden opgemerkt. De mogelijke gevolgen van een brand naast een ketelwagon met LPG zullen waarschijnlijk minder bekend zijn. Expliciete communicatie vooraf, het opstellen en oefenen van noodplannen vergroten de zelfredzaamheid. De gebouwen in het plangebied kunnen als zij goed zijn geconstrueerd bescherming bieden.

Tabel 2. Effectafstanden, slachtofferbeeld en schadebeeld bij een explosie van een spoorketelwagon LPG[1)]

	Effectafstand (meter)	Slachtoffers buitenshuis[2)]				Slachtoffers binnenshuis[2)]				Schade aan objecten
		†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3	
1e ring	0 - 140	100%	0%	0%	0%	10%	6%	14%	70%	Onherstelbare schade en branden
2e ring	141 - 220	20%	24%	56%	0%	1%	3%	7%	20%	Zware schade en branden
3e ring	221 - 330	2%	6%	14%	30%	0%	0,6%	1,4%	5%	Branden
4e ring	331 - 600	0%	0,6%	1,4%	15%	0%	0%	0%	1%	Lichte schade

1) Uitgangspunten: ketelwagon met 96 m^3 LPG, warme BLEVE, blootstellingsduur omgeving 16 seconden.
2) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

Figuur 2. Schematische weergave van de effectafstanden na een explosie van een spoorketelwagon LPG



⟷ Een ongeval met een spoorketelwagon LPG kan overal plaatsvinden waar LPG wordt vervoerd.

Tabel 3. Geschat aantal slachtoffers binnen het plangebied na een explosie van een spoorketelwagon LPG[1)]

Risicobron	Slachtoffers buitenshuis				Slachtoffers binnenshuis			
	†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3
Ketelwagon LPG op het spoor	0-5	0-5	0-10	0-10	n.v.t.	n.v.t..	n.v.t.	n.v.t.

1) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

4.2 Ongeval met een spoorketelwagon met een giftige stof

Bij een ongeval op het spoor met een spoorketelwagon gevuld met een giftige vloeistof of een giftig gas wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door het ontstaan van een giftige wolk.

4.2.1 Giftige wolk

Door een ongeval op het spoor met een spoorketelwagon gevuld met een giftige vloeistof of een giftig gas scheurt de wand van de ketel en stroomt een groot deel van het gas of de vloeistof in korte tijd uit. De giftige damp die ontstaat wordt door de wind meegevoerd.

Effecten

In het plangebied kunnen (dodelijke) slachtoffers vallen bij het vrijkomen van een wolk giftig gas door een ongeval op het spoor. De plaats en grootte van het gebied waar slachtoffers kunnen vallen is sterk afhankelijk van de soort stof en de specifieke (weers)omstandigheden. De snelheid waarmee het scenario zich ontwikkeld is vooral afhankelijk van de eigenschappen van de stof. Een ineens vrijgekomen gas zal zich snel verspreiden terwijl een vrijgekomen vloeistof langzaam uitdampt.

Bestrijdbaarheid

Bij het direct vrijkomen van een groot deel van de inhoud van een ketelwagon gevuld met een giftig gas of vloeistof kan het ontstaan en verspreiden van een giftige wolk door de brandweer niet worden voorkomen. De brandweer richt zich in dat geval op het veiligstellen van de omgeving en het bestrijden van de giftige wolk met een waterscherm. Door een plas met vloeistof af te dekken kan uitdamping worden voorkomen.

Hulpverlening

Het vrijkomen van een giftige wolk leidt tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening (Brandweer, GHOR, Politie en Gemeente). De mogelijkheden van de hulpverleningsdiensten zijn bij dit scenario sterk afhankelijk van de blootstelling. Als gevolg van een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met een giftige stof kunnen er in het plangebied slachtoffers vallen. Het aantal slachtoffers waar hulp aan moet worden verleend wordt vooral bepaald door de omstandigheden en het aantal personen in het effectgebied.

Zelfredzaamheid

Bij het direct vrijkomen van een groot deel van de inhoud van een ketelwagon met een giftig gas of vloeistof dienen aanwezigen in het effectgebied zichzelf en anderen, op eigen kracht in veiligheid te brengen. Het is daarom van belang dat deze mensen tijdig worden gealarmeerd, dat bij hen bekend is hoe moet worden gehandeld bij een ongeval met een spoorketelwagon met een giftige vloeistof of gas en dat de mogelijkheden om zichzelf en anderen te redden aanwezig zijn en worden gestimuleerd. Binnen een gebouw geniet men over het algemeen bescherming, indien ramen, deuren en ventilatieopeningen gesloten zijn. Expliciete communicatie vooraf, noodplannen en mogelijkheden om te schuilen vergroten de zelfredzaamheid.

5. MAATREGELEN

Er kunnen maatregelen worden genomen die de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen beperken. Deze worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om de gevaren voor het plangebied te beperken. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verwijderen of beperken van het vervoer en het verbeteren van de omstandigheden waaronder het transport plaatsvindt. Over het nemen van deze maatregelen kan in het kader van deze procedure niet worden beslist. Er kunnen ook geen realistische maatregelen genomen worden om de effecten te beperken.

De enige maatregelen waarmee de gevaren voor aanwezige personen op de speelboot zijn te beperken zijn maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid.
Te overwegen maatregelen:

1. Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.
2. Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goed voorbeeld hiervan is: De ‘wat doe je’ campagne. [7]

In tabel 3 worden de maatregelen die genomen kunnen worden om het van het gevaar te beperken samengevat. In de tabel is een inschatting opgenomen van de bijdrage die een maatregel kan leveren.

Tabel 3. Te overwegen maatregelen en een inschatting van de bijdrage ervan.

Bronmaatregelen	***Ongeval met een Spoorketelwagon LPG***	***Ongeval met een Spoorketelwagon giftige stof***
-	-	-
Effectmaatregelen		
-	-	-
Maatregelen zelfredzaamheid		
1. Snel kunnen alarmeren bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+
2. Communicatie vooraf over de gevaren en hoe te handelen	+	+

+++ zeer gunstig effect
++ gunstig effect
+ licht gunstig effect
0 geen effect

6. Referenties

1. Concept ontwerpbestemmingsplan Speelboot.
2. Risicokaart, geraadpleegd op 30 mei 2013.
3. Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, versie 2010.
4. Ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes, december 2012.
5. Advies externe veiligheid IJ-oevers Amsterdam; brandweer Amsterdam-Amstelland;september 2011.
6. Scenarioboek Externe Veiligheid; versie 1.0; april 2011.
7. Wat doe je en de zelftest veiligheidscultuur. Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. http://www.watdoeje.nl/amsterdam

Bijlage 3 Kennisgeving ex artikel 1.3.1 Bro

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 255 1550
Fax 020 255 1551
info@dro.amsterdam.nl
www.amsterdam.nl/dro

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Kennisgeving

Voornemen voorbereiding bestemmingsplan Speelboot

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 1.3.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft het voornemen om een bestemmingsplan voor te bereiden voor het juridisch planologisch mogelijk maken van een speelboot aan de Veemkade. Het plangebied van het bestemmingsplan Speelboot ligt ten oosten van de Jan Schaeferbrug aan de Veemkade en wordt omringd door het water van de IJ-haven.

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor dit gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Vanwege de geringe omvang en impact van dit bestemmingsplan, is besloten in dit stadium van de procedure af te zien van het ter inzage leggen van de stukken en het bieden van gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen. Tevens is besloten om af te zien van de mogelijkheid om een onafhankelijke instantie in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het voornemen.

In een later stadium zal het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Op dat moment wordt de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen geboden. Te zijner tijd wordt dat bekend gemaakt.

Amsterdam, 29 mei 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils
secretaris

mr. E.E. van der Laan
burgemeester

Open dag

STAD Villa Mokum is tijdens de landelijke Nieuwbouwdag geopend. Belangstellenden kunnen zaterdag 1 juni van 10.00 uur tot 16.00 uur de modelwoning bezichtigen.

Gemeente Amsterdam

De burgemeester van Amsterdam

beveelt ter handhaving de openbare orde:
Gelet op artikel 2.9A lid 1 van de Algemene Plaatselijke Verordening, dat het volgende verwijderingbevel voor dealeroverlastgebied 1.1, voor de periode van 20 april 2013 tot en met 19 juli 2013, is opgelegd aan:

- Dhr. S.T. Drent, geboren op 15 mei 1987, gehoord op 1 april 2013 (2013/2301)

Eerder genoemd persoon dient zich, tot en met de einddatum van het verblijfsverbod, uit dealeroverlastgebied 1.1 te verwijderen. Aanleiding hiervoor is dat het aannemelijk is dat deze persoon zich op of aan de weg heeft opgehouden om middelen als bedoeld in de artikelen 2 en 3 van de Opiumwet of daarop gelijkende waar, dan wel slaapmiddelen, kalmeringsmiddelen of stimulerende middelen of daaraan gelijkende waar, te verkopen of te koop aan te bieden. Aan deze persoon is eerder medegedeeld dat de Burgemeester het voornemen heeft om hem een dealerverblijfsverbod op te leggen.

Voor de grenzen van het dealeroverlastgebied zie **www.amsterdam.nl/veiligheid**
Vanaf heden tot de einddatum van het verblijfsverbod ligt het volledige verblijfsverbod voor betrokkene ter inzage in het Voorlichtingscentrum van het stadhuis.

Gemeente Amsterdam

Kennisgeving

Voornemen voorbereiding bestemmingsplan Speelboot

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 1.3.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft het voornemen om een bestemmingsplan voor te bereiden voor het juridisch planologisch mogelijk maken van een speelboot aan de Veemkade. Het plangebied van het bestemmingsplan Speelboot ligt ten oosten van de Jan Schaeferbrug aan de Veemkade en wordt omringd door het water van de IJ-haven.

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor dit gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Vanwege de geringe omvang en impact van dit bestemmingsplan, is besloten in dit stadium van de procedure af te zien van het ter inzage leggen van de stukken en het bieden van gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen. Tevens is besloten om af te zien van de mogelijkheid om een onafhankelijke instantie in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het voornemen.

In een later stadium zal het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Op dat moment wordt de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen geboden. Te zijner tijd wordt dat bekend gemaakt.

Amsterdam, 29 mei 2013
burgemeester en wethouders,
mr. A.H.P. van Gils,secretaris
mr. E.E. van der Laan, burgemeester

De Noordertoren open op Dag van de Bouw

NOORD Deze zomer gaat het nieuwe winkelcentrum van het Waterlandplein in Amsterdam-Noord open. Sportschool De Tempel opende onlangs haar deuren en nam daarmee de eerste bedrijfs/winkelruimte in gebruik. Aanstaande zaterdag, op de Dag van de Bouw, is de modelwoning in de hoogste toren van 69 meter hoog, de Noordertoren, te bezichtigen van 11.00-14.00 uur.

Het Waterlandplein.

Het gehele winkelcentrum van ca. 10.000 m², opent naar verwachting in juli haar deuren. Er komt een ruim aanbod van bestaande en nieuwe winkels. Voor de buurt interessant maar ook voor andere Noorderlingen of Amsterdammers die goed willen winkelen in een nieuwe omgeving. Er komt ook voldoende horeca waaronder in het Paviljoen midden op het plein en een podium voor culturele activiteiten. Het plein biedt tevens ruimte voor een bibliotheek, gezondheidscentrum met apotheek, fysiotherapie- en huisartsenpraktijk.
De Noordertoren, de hoogste en meest opvallende toren, wordt 66 meter hoog en is naast toren Overhoeks de hoogste toren van Amsterdam-Noord. Belangstellenden kunnen een kijkje nemen in de modelwoning. Het gebouw krijgt 77 woningen met appartementen, daktuinwoningen en twee penthouses. De prijzen beginnen bij 155.000 euro (v.o.n.).
Meer info over wonen www.nieuwwaterlandplein.nl

Kijkdag zelfbouw in Amsterdam-Noord

NOORD Een plek uitkiezen voor je zelfbouwhuis op een bijzondere plek in Noord? Dat kan tijdens de kavelkijkdag op zondag 2 juni. De kijkdag begint om 11.00 uur met een informatiebijeenkomst bij Projectbureau Noordwaarts aan de Asterweg.

Aansluitend, rond 13.00 uur, is het mogelijk één of meerdere locaties te bezoeken. Op de kavels zijn medewerkers van de gemeente aanwezig om uw vragen te beantwoorden.
In stadsdeel Noord zijn op verschillende plekken kavels beschikbaar voor zelfbouw. Het gaat om unieke locaties: drie aan de Noorder IJdijk, vijf aan de Buiksloterweg en acht aan het Koopvaardersplantsoen. Voor de avonturier die wil wonen en werken op één plek zijn er twintig nieuwe kavels op Buiksloterham. Tijdens de zelfbouwmarkt op 8 juni in de toren Overhoeks kunnen geïnteresseerden een optie nemen op een kavel.
Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening, Kees Diepeveen, is enthousiast over het Noordse zelfbouwaanbod: " Noord is een eigenzinnig en zich ontwikkelend stadsdeel. We hebben (meer) ruimte, we hebben een cultuur en een sfeer van 'zelf doen'. De vrijheid van zelfbouwen past ook bij de ambitie van dit bestuur om inwoners de gelegenheid te geven zelf initiatieven te ontplooien."
Opgeven voor de kaveldag op 2 juni kan via zelfbouw@noordwaarts.nl of zelfbouw@noord.amsterdam.nl. Voor meer informatie zie: www.noord.amsterdam.nl/zelfbouw.

Het actuele Amsterdamse koop- en huur nieuwbouwwoningen en zelfbouwkavels aanbod!

Wil je niks missen?
Meld je aan!
AMSTERDAMWOONT.NL

AMSTERDAM WOONT!
Beleef de hoofdstad

Bijlage 4 B&W besluit d.d. 2 juli 2013 vrijgave tervisielegging ontwerpbestemmingsplan

Nummer BD2013-006457
Directie directie sb
Dienst ruimtelijke ordening dienst

Gemeente Amsterdam
College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de collegevergadering van
2 juli 2013

Portefeuille **25**
Agendapunt **A0**

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vrijgeven voor ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan Speelboot

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Speelboot gelegen ten oosten van de Jan Schaeferbrug en omvat een gedeelte van het water van de IJ-haven en een gedeelte van de aangrenzende Veemkade;
2. In te stemmen met het vrijgeven voor tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan Speelboot voor de duur van zes weken met de mogelijkheid voor een ieder om gedurende deze termijn zienswijzen in te dienen.

Bestuurlijke achtergrond

Geldend planologisch kader
Voor het plangebied geldt momenteel het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade wat door de Gemeenteraad is vastgesteld op 17 november 1999 en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 30 mei 2000. Het voorliggende plangebied is hierin bestemd als Vaarwater (Vw) en Verkeersareaal (Va).

Aanleiding
De beoogde speelboot past niet in het vigerende bestemmingsplan waardoor een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Daarnaast is de beoogde speelboot gelegen in grootstedelijk gebied waardoor de Centrale Stad bevoegd is tot het vaststellen van een bestemmingsplan.

Procedurestappen
Voor het vaststellen van dit bestemmingsplan zijn de volgende procedurestappen noodzakelijk waarbij tevens per stap een indicatief tijdspad is aangegeven:

B&W behandeling ontwerpbestemmingsplan	2 juli
Publicatie kennisgeving tervisielegging	10 juli
Tervisielegging ontwerpbestemmingsplan	11 juli t/m 21 augustus
Verwerken zienswijzen	augustus
Vaststelling bestemmingsplan door Gemeenteraad	oktober

Onderbouwing besluit

Onderzoeken
Gelet op de geringe omvang/impact van de beoogde speelboot zijn alle omgevingsaspecten in het kader van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan enkel kwalitatief beschouwd met uitzondering van archeologie.

Gevoeligheden
Speelvoorzieningen zoals bijvoorbeeld een voetbalkooi leveren vaak

reacties/zienswijzen op die veelal zien op vrees voor geluidsoverlast en/of verkeersoverlast vanwege de verkeersaantrekkende werking. Na de ter visie legging zal bezien worden of deze zienswijzen aanleiding geven tot nader (kwantitatief) onderzoek.

Uitkomsten advies

Binnen de gemeente

Het ontwerpbestemmingsplan is in opdracht van en in overleg met stadsdeel Oost door DRO opgesteld. Er heeft over de plansystematiek/wijze van bestemmen overleg plaatsgevonden met de projectorganisatie.

Buiten de gemeente

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan medio mei verzonden aan een aantal instanties (zoals overheids- als niet overheidsinstanties). Er zijn twee reacties ontvangen, één formeel van AGV en één informeel van BMA, inhoudende dat het concept ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

Overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is vooraf kennisgegeven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Daarbij is aangegeven dat het eerste moment waarop gelegenheid wordt geboden tot het indienen van zienswijzen, zal zijn in het kader van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan. Na vrijgave door uw college wordt deze procedure gestart.

Behandeling in raadscommissie

28 augustus 2013

Datum van behandeling in gemeenteraad

n.v.t.

Financiële paragraaf

Grondexploitatie: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Financiële dekking:	
Investering: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Afschrijvingstermijn:	
		Gebruikt rentepercentage:	%
		Looptijd krediet:	
Is de regeling kredieten van toepassing: Ja/Nee		Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	€
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja/Nee			
Zijn er risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?			

	Financiële gevolgen					
	Jaar T	T+1	T+2	T+3	T+4	Volgnummer

Kapitaallasten						
Overige exploitatielasten						
Baten						
Saldo ten laste van de algemene middelen						
Waarvan nog niet gedekt						

Toelichting

n.v.t.

Geheimhouding

n.v.t.

Voorlichting en communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Na vrijgave wordt het voorliggende ontwerpbestemmingsplan gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd, waarbij een ieder de mogelijkheid heeft zijn zienswijze naar voren te brengen. De tervisielegging wordt bekend gemaakt in de gebruikelijke media.

Stukken

Meegestuurd

Ontwerpbestemmingsplan Speelboot bestaande uit toelichting, bijlagen bij toelichting, regels en verbeelding.

Ter inzage gelegd

Geen.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Dienst Ruimtelijke Ordening,
Dafne Struijk, 020 255 1653, d.struijk@dro.amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders

Akkoord

Bijlage 5 Kennisgeving tervisielegging ontwerpbestemmingsplan

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 255 1550
Fax 020 255 1551
info@dro.amsterdam.nl
www.amsterdam.nl/dro

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Kennisgeving

Ontwerpbestemmingsplan Speelboot

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Bij besluit van 2 juli 2013 hebben Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Speelboot vrijgegeven voor terinzagelegging.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op het volgende adres:

- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam. Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.M1302BPGST- OW01.

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Speelboot ligt ten oosten van de Jan Schaeferbrug aan de Veemkade en wordt omringd door het water van de IJ-haven.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van een speelboot. Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor dit gebied. Dit ontwerpbestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de Dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1520.

Amsterdam, 10 juli 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils
secretaris

mr. E.E. van der Laan
burgemeester

Gemeente Amsterdam

Bekendmakingen namens burgemeester en wethouders van Amsterdam:
Bekendmakingen namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (alleen van toepassing wanneer er sprake is van een bekendmaking bij de gecoördineerde regeling Wabo/Waterwet (paragraaf 3.5 Wabo/artikel 6.2 Waterwet):

Nieuw ingediende aanvragen omgevingsvergunningen bouw en milieu

Reguliere voorbereidingsprocedure Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:

Bouw
- Terrein Arena boulevard - 903277, oprichten tijdelijk gebouw tot horecafunctie (28-06-2013);
- Claude Debussylaan 16 - 903095, realiseren dakterras (27-06-2013);
- De Boelelaan 28 - 906795, plaatsen reclame-uiting (02-07-2013);
- Terrein De Boelelaan 1117/Amstelveenseweg - 903781, oprichten kadeconstructie (2-07-2013);
- Terrein Diepen (Sloterdijk III) - 903137, oprichten bedrijfspand, plaatsen hekwerk en aanleggen in- en uitrit (27-06-2013);
- Terrein Europaboulevard - 901805, uitbreiden station Rai (28-06-2013);
- Ferdinand Bolstraat 134 - 906115, plaatsen tijdelijk kunstproject (2-07-2013);
- Keienbergweg 54 - 905777, gedeeltelijk veranderen gebouw (29-06-2013);
- Papierweg - 906395, tijdelijk plaatsen 2 kantoorunits voor 5 jaar (03-07-2013);
- Parnassusweg 809 - 906535, gedeeltelijk veranderen gebouw (26-06-2013);
- Schepenbergweg 42 - 905551, gedeeltelijk veranderen gebouw (29-06-2013);
- Terrein Stationsplein - 887047, bouwen in afwijking van bouwvergunning A01/0220-2001 en A01/0089-2008, t.w.: verplaatsen lift naar vide, aanbrengen RWA in kadewand, vervallen stootplaat en wijzigen locatie sparingen (28-06-2013);
- Stationsplein 9 - 907101, herindelen en herinrichting IJgebouw (2-07-2013);
- Strawinskylaan 1 - 910753, in gebruik nemen gebouw als hotel (04-07-2013.

Milieu
- Amerikahavenweg 20-874119 - opslag en verwerking (5-06-2013).

N.B.:
- *Voor milieu wordt de procedure door de stadsdelen uitgevoerd, tenzij B&W bevoegd gezag zijn.*
- *De ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning ligt niet ter inzage. Wanneer u wilt reageren op een aanvraag kan dit in de periode na het bekendmaken van het uiteindelijke besluit middels een bezwaarschrift.*
- *Ingediende aanvragen welke de uitgebreide voorbereidingsprocedure volgen: Wanneer u wilt reageren op een aanvraag kan dit in de periode dat een ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd middels een zienswijze.*

Geen zienswijzen (bouw)

Naar aanleiding van de volgende ontwerpbesluiten zijn geen zienswijzen ingediend:
- Heining 61 - 457817, oprichten zadeldakhal met bestemming tot autoherstelbedrijf;
- La Guardiaweg 5 - 613308, gedeeltelijk veranderen gebouw van kantoorgebouw tot congreshotel.

Verleende vergunningen

Omgevingsvergunningen, reguliere procedure

Bouw
- Radarweg 16 - 808421,oprichten bouwwerk tot slibdepot met wasplaats e.a (27-06-2013);
- IJdok 6 - 812749, veranderen bestemming gedeelte gebouw tot restaurant met bijbehorend terras op naastgelegen steiger (28-06-2013);

Rectificatie
Kuiperbergweg 16 – 769689, plaatsen garagedeur en aanleggen inrit aan de achterzijde (19-06-2013: Verleende omgevingsvergunning is op 26-06-2013 per abuis als ontwerpbesluit gepubliceerd.

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Omgevingsvergunningen, uitgebreide procedure

Bouw
- Heining 61- 457817, oprichten autoherstelbedrijf (28-06-2013);
- Prinses Irenestraat 59-61 - 643541, brandveilig in gebuik nemen gebouw (2-07-2013);
- Prinses Irenestraat 59-61 - 497315, verlengde gebruik tot school en kinderdagverblijf, veranderen inpandige trap en herinrichten buitenterrein (2-06-2013).

Omgevingsvergunningen en bijbehorende stukken liggen met ingang van donderdag 11 juli 2013 gedurende zes weken ter inzage bij:
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (locatie Amsterdam), Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam.

Kennisgeving hogere waardenbesluit Wet geluidhinder
Op 1 juli 2013 is namens burgemeester en wethouders besloten tot vaststelling van hogere geluidswaarden als bedoeld in de Wet geluidhinder ten behoeve van het plan voor het (verlengde) gebruik van het gebouw Prinses Irenestraat 59-61 als school en kinderdagverblijf (nr. HZ_WABO-2012-008553). Tijdens de tervisielegging van het ontwerpbesluit op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Beroepsclausule
Belanghebbenden kunnen rechtstreeks beroep instellen binnen zes weken na de dag waarop een beschikking ter inzage wordt gelegd, indien zij:
- zienswijzen hebben ingebracht met betrekking tot het ontwerp van de beschikking of
- aantonen daartoe redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest.

De beschikking treedt na afloop van de beroepstermijn in werking tenzij gedurende die termijn beroep is ingesteld en een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. De beschikking treedt niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.
Het beroepschrift kan worden ingediend bij de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam.
Wie tegen de beschikking beroep heeft ingesteld, kan bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, afdeling Voorlopige voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Zowel voor een beroep als een verzoek om een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Weigering omgevingsvergunning

Bouw
- Stationsplein 13-15 - 788619, plaatsen informatieschermen op perrons (2-07-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Intrekking omgevingsvergunning

Bouw
- Arlandaweg 98 - 855409, bestemmingswijziging eerste verdieping (28-06-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Verlengen beslistermijn

Bouw
- Terrein Boelegracht t.h.v. Leo Smitstraat - 879597, plaatsen kadeconstructie (10-06-2013).
  Nieuwe beslisdatum: 6-8-2013
- Kuiperbergweg 13 - 877661, gedeeltelijk overkappen dak (7-06-2013).
  Nieuwe beslisdatum: 1-8-2013

Ten aanzien van de hierboven genoemde kennisgevingen inzake verlengen beslistermijn kan er geen bezwaar worden ingediend. Is uitsluitend een kennisgeving voor belanghebbende(n).

Bij milieu geldt, dat er in de ontwerpbeschikking, dus niet separaat, wordt medegedeeld dat er tot verlenging van de beslistermijn is besloten.

Melding ingevolge art. 8.41 wet Milieubeheer

- Archangelkade 47 - 010543, oprichten bedrijf (21-08-2012);
- Carolina MacGillavrylaan 3402, aanleg 2 sporen (4-12-2012);
- Donauweg 23 - 008642, kunst expositieruimte/werkplaats (25-06-2013);
- Europaboulevard 6- 005052, verkoop eten en drinken (4-04-2013);
- Korte Ouderkerkerdijk nabij nr. 7 - 002623, oprichten gas, meet en regelstation (9002639) (18-02-2013);
- Poortland 128 - 008539, opslag- en kantoorruimte (24-06-2013);
- Poortland 130 - 008546, opslag - en kantoorruimte (24-06-2013);
- Rhoneweg 32 - 004717, oprichten indoor Soucer Events (29-03-2013);
- Sloterkade 110 - 006089, interne verbouwing supermarkt (25-04-2013);
- Theemsweg 28-30 - 008553, verandering inrichting (24-06-2013).

Bodem

(Wet bodembescherming/Algemene wet bestuursrecht)

Beschikkingen, reguliere procedure

Instemmen met saneringsplan
- Ankerweg 16 - AM/1140/B33, deelsaneringsplan deellocatie Beelen (28-06-2013).

Ernstige bodemverontreiniging, sanering niet spoedeisend
- Hoogte Kadijk/Kruisstraat - AM/14191/B30, minerale olie-veront_ reinigingen (28-06-2013):
- Keizersgracht 552 H - AM0363/16073/B20, beschikking ernstig niet spoedeisend (28-06-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a Bestuursdienst gemeente Amsterdam, afdeling Directie Juridische Zaken, Amstel 1, 1011 PN Amsterdam. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzitter. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd. Wie tegen de beschikking bezwaar heeft ingediend kan bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Bezwaarschriften moeten zijn ondertekend en minstens bevatten: uw naam en adres, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, en de grond van uw bezwaar. Graag een kopie van het besluit meezenden.

ATTENTIE:
De elektronisch weg voor het indienen van bezwaarschriften is niet opengesteld.

Zie voor meer informatie en overige publicaties:
- www.amsterdam.nl/actueel/bekendmakingen
- www.ruimtelijkeplannen.nl (alleen projectbesluiten)
- www.raadvanstate.nl
- www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures (bezwaar en beroep)

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Locatie Amsterdam, Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam.
Voor publiek geopend van maandag tot vrijdag van 9.00 tot 12.00 uur.

Inlichtingen/maken van afspraken:

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	020 254 3600
Stadsdelen	14020

Gemeente Amsterdam

Kennisgeving

Ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 2 juli 2013 het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West vrijgegeven voor terinzagelegging.

Bestemmingsplan
Het plangebied van het bestemmingsplan ArenAPoort West wordt in het noorden begrensd door de gemeentegrens van de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel, in het oosten door de oostzijde van het talud van het spoor Amsterdam-Utrecht, in het zuiden door de Hoogoorddreef (hart van de weg) en in het westen door de Holterbergweg (hart van de weg).

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.
Het bestemmingsplan conserveert de tot op heden gegroeide situatie. Binnen beperkte bandbreedtes wordt, met het oog op gewenste transformatie van kantoorruimte en verbetering van het verblijfsklimaat, toevoeging van kleinschalige functies als horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen mogelijk gemaakt.

Terinzagelegging
Het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West met de daarbij behorende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op de volgende adressen:

- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam.
  Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.
- Het stadsdeel Zuidoost, Anton de Komplein 150, Amsterdam.
  Bel voor openingstijden, 14 020 of kijk op www.zuidoost.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.T1201B-PGST-OW01.

Zienswijzen
Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de Dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1508.

Amsterdam, 10 juli 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils, secretaris
mr. E.E. van der Laan, burgemeester

Gemeente Amsterdam

Kennisgeving

Ontwerpbestemmingsplan Speelboot

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Bij besluit van 2 juli 2013 hebben Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Speelboot vrijgegeven voor terinzagelegging.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op het volgende adres:
- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam. Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.M1302BPGST- OW01.

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Speelboot ligt ten oosten van de Jan Schaeferbrug aan de Veemkade en wordt omringd door het water van de IJ-haven.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van een speelboot. Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor dit gebied. Dit ontwerpbestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1520.

Amsterdam, 10 juli 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils secretaris	mr. E.E. van der Laan burgemeester

Gemeente Amsterdam

Bekendmakingen namens burgemeester en wethouders van Amsterdam:
Bekendmakingen namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (alleen van toepassing wanneer er sprake is van een bekendmaking bij de gecoördineerde regeling Wabo/Waterwet (paragraaf 3.5 Wabo/artikel 6.2 Waterwet):

Nieuw ingediende aanvragen omgevingsvergunningen bouw en milieu

Reguliere voorbereidingsprocedure Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:

Bouw
- Terrein Arena boulevard - 903277, oprichten tijdelijk gebouw tot horecafunctie (28-06-2013);
- Claude Debussylaan 16 - 903095, realiseren dakterras (27-06-2013);
- De Boelelaan 28 - 906795, plaatsen reclame-uiting (02-07-2013);
- Terrein De Boelelaan 1117/Amstelveenseweg - 903781, oprichten kadeconstructie (2-07-2013);
- Terrein Diepen (Sloterdijk III) - 903137, oprichten bedrijfspand, plaatsen hekwerk en aanleggen in- en uitrit (27-06-2013);
- Terrein Europaboulevard - 901805, uitbreiden station Rai (28-06-2013);
- Ferdinand Bolstraat 134 - 906115, plaatsen tijdelijk kunstproject (2-07-2013);
- Keienbergweg 54 - 905777, gedeeltelijk veranderen gebouw (29-06-2013);
- Papierweg - 906395, tijdelijk plaatsen 2 kantoorunits voor 5 jaar (03-07-2013);
- Parnassusweg 809 - 906535, gedeeltelijk veranderen gebouw (26-06-2013);
- Schepenbergweg 42 - 905551, gedeeltelijk veranderen gebouw (29-06-2013);
- Terrein Stationsplein - 887047, bouwen in afwijking van bouwvergunning A01/0220-2001 en A01/0089-2008, t.w.: verplaatsen lift naar vide, aanbrengen RWA in kadewand, vervallen stootplaat en wijzigen locatie sparingen (28-06-2013);
- Stationsplein 9 - 907101, herindelen en herinrichting IJgebouw (2-07-2013);
- Strawinskylaan 1 - 910753, in gebruik nemen gebouw als hotel (04-07-2013.

Milieu
- Amerikahavenweg 20-874119 - opslag en verwerking (5-06-2013).

N.B.:
- *Voor milieu wordt de procedure door de stadsdelen uitgevoerd, tenzij B&W bevoegd gezag zijn.*
- *De ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning ligt niet ter inzage. Wanneer u wilt reageren op een aanvraag kan dit in de periode na het bekendmaken van het uiteindelijke besluit middels een bezwaarschrift.*
- *Ingediende aanvragen welke de uitgebreide voorbereidingsprocedure volgen: Wanneer u wilt reageren op een aanvraag kan dit in de periode dat een ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd middels een zienswijze.*

Geen zienswijzen (bouw)

Naar aanleiding van de volgende ontwerpbesluiten zijn geen zienswijzen ingediend:
- Heining 61 - 457817, oprichten zadeldakhal met bestemming tot autoherstelbedrijf;
- La Guardiaweg 5 - 613308, gedeeltelijk veranderen gebouw van kantoorgebouw tot congreshotel.

Verleende vergunningen

Omgevingsvergunningen, reguliere procedure

Bouw
- Radarweg 16 - 808421,oprichten bouwwerk tot slibdepot met wasplaats e.a (27-06-2013);
- IJdok 6 - 812749, veranderen bestemming gedeelte gebouw tot restaurant met bijbehorend terras op naastgelegen steiger (28-06-2013);

Rectificatie
Kuiperbergweg 16 – 769689, plaatsen garagedeur en aanleggen inrit aan de achterzijde (19-06-2013: Verleende omgevingsvergunning is op 26-06-2013 per abuis als ontwerpbesluit gepubliceerd.

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Omgevingsvergunningen, uitgebreide procedure

Bouw
- Heining 61- 457817, oprichten autoherstelbedrijf (28-06-2013);
- Prinses Irenestraat 59-61 - 643541, brandveilig in gebuik nemen gebouw (2-07-2013);
- Prinses Irenestraat 59-61 - 497315, verlengde gebruik tot school en kinderdagverblijf, veranderen inpandige trap en herinrichten buitenterrein (2-06-2013).

Omgevingsvergunningen en bijbehorende stukken liggen met ingang van donderdag 11 juli 2013 gedurende zes weken ter inzage bij:
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (locatie Amsterdam), Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam.

Kennisgeving hogere waardenbesluit Wet geluidhinder
Op 1 juli 2013 is namens burgemeester en wethouders besloten tot vaststelling van hogere geluidswaarden als bedoeld in de Wet geluidhinder ten behoeve van het plan voor het (verlengde) gebruik van het gebouw Prinses Irenestraat 59-61 als school en kinderdagverblijf (nr. HZ_WABO-2012-008553). Tijdens de tervisielegging van het ontwerpbesluit op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Beroepsclausule
Belanghebbenden kunnen rechtstreeks beroep instellen binnen zes weken na de dag waarop een beschikking ter inzage wordt gelegd, indien zij:
- zienswijzen hebben ingebracht met betrekking tot het ontwerp van de beschikking of
- aantonen daartoe redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest.

De beschikking treedt na afloop van de beroepstermijn in werking tenzij gedurende die termijn beroep is ingesteld en een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. De beschikking treedt niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.
Het beroepschrift kan worden ingediend bij de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam.
Wie tegen de beschikking beroep heeft ingesteld, kan bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, afdeling Voorlopige voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Zowel voor een beroep als een verzoek om een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Weigering omgevingsvergunning

Bouw
- Stationsplein 13-15 - 788619, plaatsen informatieschermen op perrons (2-07-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Intrekking omgevingsvergunning

Bouw
- Arlandaweg 98 - 855409, bestemmingswijziging eerste verdieping (28-06-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Verlengen beslistermijn

Bouw
- Terrein Boelegracht t.h.v. Leo Smitstraat - 879597, plaatsen kadeconstructie (10-06-2013).
  Nieuwe beslisdatum: 6-8-2013
- Kuiperbergweg 13 - 877661, gedeeltelijk overkappen dak (7-06-2013).
  Nieuwe beslisdatum: 1-8-2013

Ten aanzien van de hierboven genoemde kennisgevingen inzake verlengen beslistermijn kan er geen bezwaar worden ingediend. Is uitsluitend een kennisgeving voor belanghebbende(n).

Bij milieu geldt, dat er in de ontwerpbeschikking, dus niet separaat, wordt medegedeeld dat er tot verlenging van de beslistermijn is besloten.

Melding ingevolge art. 8.41 wet Milieubeheer

- Archangelkade 47 - 010543, oprichten bedrijf (21-08-2012);
- Carolina MacGillavrylaan 3402, aanleg 2 sporen (4-12-2012);
- Donauweg 23 - 008642, kunst expositieruimte/werkplaats (25-06-2013);
- Europaboulevard 6- 005052, verkoop eten en drinken (4-04-2013);
- Korte Ouderkerkerdijk nabij nr. 7 - 002623, oprichten gas, meet en regelstation (9002639) (18-02-2013);
- Poortland 128 - 008539, opslag- en kantoorruimte (24-06-2013);
- Poortland 130 - 008546, opslag - en kantoorruimte (24-06-2013);
- Rhoneweg 32 - 004717, oprichten indoor Soucer Events (29-03-2013);
- Sloterkade 110 - 006089, interne verbouwing supermarkt (25-04-2013);
- Theemsweg 28-30 - 008553, verandering inrichting (24-06-2013).

Bodem

(Wet bodembescherming/Algemene wet bestuursrecht)

Beschikkingen, reguliere procedure

Instemmen met saneringsplan
- Ankerweg 16 - AM/1140/B33, deelsaneringsplan deellocatie Beelen (28-06-2013).

Ernstige bodemverontreiniging, sanering niet spoedeisend
- Hoogte Kadijk/Kruisstraat - AM/14191/B30, minerale olie-veront_ reinigingen (28-06-2013):
- Keizersgracht 552 H - AM0363/16073/B20, beschikking ernstig niet spoedeisend (28-06-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a Bestuursdienst gemeente Amsterdam, afdeling Directie Juridische Zaken, Amstel 1, 1011 PN Amsterdam. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzitter. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd. Wie tegen de beschikking bezwaar heeft ingediend kan bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Bezwaarschriften moeten zijn ondertekend en minstens bevatten: uw naam en adres, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, en de grond van uw bezwaar. Graag een kopie van het besluit meezenden.

ATTENTIE:
De elektronisch weg voor het indienen van bezwaarschriften is niet opengesteld.

Zie voor meer informatie en overige publicaties:
- www.amsterdam.nl/actueel/bekendmakingen
- www.ruimtelijkeplannen.nl (alleen projectbesluiten)
- www.raadvanstate.nl
- www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures (bezwaar en beroep)

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Locatie Amsterdam, Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam.
Voor publiek geopend van maandag tot vrijdag van 9.00 tot 12.00 uur.

Inlichtingen/maken van afspraken:

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	020 254 3600
Stadsdelen	14020

Gemeente Amsterdam

Kennisgeving

Ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 2 juli 2013 het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West vrijgegeven voor terinzagelegging.

Bestemmingsplan
Het plangebied van het bestemmingsplan ArenAPoort West wordt in het noorden begrensd door de gemeentegrens van de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel, in het oosten door de oostzijde van het talud van het spoor Amsterdam-Utrecht, in het zuiden door de Hoogoorddreef (hart van de weg) en in het westen door de Holterbergweg (hart van de weg).

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.
Het bestemmingsplan conserveert de tot op heden gegroeide situatie. Binnen beperkte bandbreedtes wordt, met het oog op gewenste transformatie van kantoorruimte en verbetering van het verblijfsklimaat, toevoeging van kleinschalige functies als horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen mogelijk gemaakt.

Terinzagelegging
Het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West met de daarbij behorende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op de volgende adressen:

- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam.
  Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.
- Het stadsdeel Zuidoost, Anton de Komplein 150, Amsterdam.
  Bel voor openingstijden, 14 020 of kijk op www.zuidoost.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.T1201B-PGST-OW01.

Zienswijzen
Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de Dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1508.

Amsterdam, 10 juli 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils, secretaris
mr. E.E. van der Laan, burgemeester

Gemeente Amsterdam

Kennisgeving

Ontwerpbestemmingsplan Speelboot

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Bij besluit van 2 juli 2013 hebben Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Speelboot vrijgegeven voor terinzagelegging.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op het volgende adres:
- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam. Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.M1302BPGST- OW01.

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Speelboot ligt ten oosten van de Jan Schaeferbrug aan de Veemkade en wordt omringd door het water van de IJ-haven.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van een speelboot. Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor dit gebied. Dit ontwerpbestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1520.

Amsterdam, 10 juli 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils secretaris	mr. E.E. van der Laan burgemeester

Gemeente Amsterdam

Bekendmakingen namens burgemeester en wethouders van Amsterdam:
Bekendmakingen namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (alleen van toepassing wanneer er sprake is van een bekendmaking bij de gecoördineerde regeling Wabo/Waterwet (paragraaf 3.5 Wabo/artikel 6.2 Waterwet):

Nieuw ingediende aanvragen omgevingsvergunningen bouw en milieu

Reguliere voorbereidingsprocedure Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:

Bouw
- Terrein Arena boulevard - 903277, oprichten tijdelijk gebouw tot horecafunctie (28-06-2013);
- Claude Debussylaan 16 - 903095, realiseren dakterras (27-06-2013);
- De Boelelaan 28 - 906795, plaatsen reclame-uiting (02-07-2013);
- Terrein De Boelelaan 1117/Amstelveenseweg - 903781, oprichten kadeconstructie (2-07-2013);
- Terrein Diepen (Sloterdijk III) - 903137, oprichten bedrijfspand, plaatsen hekwerk en aanleggen in- en uitrit (27-06-2013);
- Terrein Europaboulevard - 901805, uitbreiden station Rai (28-06-2013);
- Ferdinand Bolstraat 134 - 906115, plaatsen tijdelijk kunstproject (2-07-2013);
- Keienbergweg 54 - 905777, gedeeltelijk veranderen gebouw (29-06-2013);
- Papierweg - 906395, tijdelijk plaatsen 2 kantoorunits voor 5 jaar (03-07-2013);
- Parnassusweg 809 - 906535, gedeeltelijk veranderen gebouw (26-06-2013);
- Schepenbergweg 42 - 905551, gedeeltelijk veranderen gebouw (29-06-2013);
- Terrein Stationsplein - 887047, bouwen in afwijking van bouwvergunning A01/0220-2001 en A01/0089-2008, t.w.: verplaatsen lift naar vide, aanbrengen RWA in kadewand, vervallen stootplaat en wijzigen locatie sparingen (28-06-2013);
- Stationsplein 9 - 907101, herindelen en herinrichting IJgebouw (2-07-2013);
- Strawinskylaan 1 - 910753, in gebruik nemen gebouw als hotel (04-07-2013.

Milieu
- Amerikahavenweg 20-874119 - opslag en verwerking (5-06-2013).

N.B.:
- *Voor milieu wordt de procedure door de stadsdelen uitgevoerd, tenzij B&W bevoegd gezag zijn.*
- *De ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning ligt niet ter inzage. Wanneer u wilt reageren op een aanvraag kan dit in de periode na het bekendmaken van het uiteindelijke besluit middels een bezwaarschrift.*
- *Ingediende aanvragen welke de uitgebreide voorbereidingsprocedure volgen: Wanneer u wilt reageren op een aanvraag kan dit in de periode dat een ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd middels een zienswijze.*

Geen zienswijzen (bouw)

Naar aanleiding van de volgende ontwerpbesluiten zijn geen zienswijzen ingediend:
- Heining 61 - 457817, oprichten zadeldakhal met bestemming tot autoherstelbedrijf;
- La Guardiaweg 5 - 613308, gedeeltelijk veranderen gebouw van kantoorgebouw tot congreshotel.

Verleende vergunningen

Omgevingsvergunningen, reguliere procedure

Bouw
- Radarweg 16 - 808421,oprichten bouwwerk tot slibdepot met wasplaats e.a (27-06-2013);
- IJdok 6 - 812749, veranderen bestemming gedeelte gebouw tot restaurant met bijbehorend terras op naastgelegen steiger (28-06-2013);

Rectificatie
Kuiperbergweg 16 – 769689, plaatsen garagedeur en aanleggen inrit aan de achterzijde (19-06-2013: Verleende omgevingsvergunning is op 26-06-2013 per abuis als ontwerpbesluit gepubliceerd.

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Omgevingsvergunningen, uitgebreide procedure

Bouw
- Heining 61- 457817, oprichten autoherstelbedrijf (28-06-2013);
- Prinses Irenestraat 59-61 - 643541, brandveilig in gebuik nemen gebouw (2-07-2013);
- Prinses Irenestraat 59-61 - 497315, verlengde gebruik tot school en kinderdagverblijf, veranderen inpandige trap en herinrichten buitenterrein (2-06-2013).

Omgevingsvergunningen en bijbehorende stukken liggen met ingang van donderdag 11 juli 2013 gedurende zes weken ter inzage bij:
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (locatie Amsterdam), Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam.

Kennisgeving hogere waardenbesluit Wet geluidhinder
Op 1 juli 2013 is namens burgemeester en wethouders besloten tot vaststelling van hogere geluidswaarden als bedoeld in de Wet geluidhinder ten behoeve van het plan voor het (verlengde) gebruik van het gebouw Prinses Irenestraat 59-61 als school en kinderdagverblijf (nr. HZ_WABO-2012-008553). Tijdens de tervisielegging van het ontwerpbesluit op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Beroepsclausule
Belanghebbenden kunnen rechtstreeks beroep instellen binnen zes weken na de dag waarop een beschikking ter inzage wordt gelegd, indien zij:
- zienswijzen hebben ingebracht met betrekking tot het ontwerp van de beschikking of
- aantonen daartoe redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest.

De beschikking treedt na afloop van de beroepstermijn in werking tenzij gedurende die termijn beroep is ingesteld en een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. De beschikking treedt niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.
Het beroepschrift kan worden ingediend bij de Rechtbank Amsterdam, sector bestuursrecht, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam.
Wie tegen de beschikking beroep heeft ingesteld, kan bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, afdeling Voorlopige voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Zowel voor een beroep als een verzoek om een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Weigering omgevingsvergunning

Bouw
- Stationsplein 13-15 - 788619, plaatsen informatieschermen op perrons (2-07-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Intrekking omgevingsvergunning

Bouw
- Arlandaweg 98 - 855409, bestemmingswijziging eerste verdieping (28-06-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na de verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a de Bestuursdienst, Sector Bedrijfsvoering, afdeling Juridische Zaken, Postbus 202 1000 AE Amsterdam. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van het besluit niet op. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, Sector Bestuursrecht, Afdeling Voorlopige Voorzieningen, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Verlengen beslistermijn

Bouw
- Terrein Boelegracht t.h.v. Leo Smitstraat - 879597, plaatsen kadeconstructie (10-06-2013).
  Nieuwe beslisdatum: 6-8-2013
- Kuiperbergweg 13 - 877661, gedeeltelijk overkappen dak (7-06-2013).
  Nieuwe beslisdatum: 1-8-2013

Ten aanzien van de hierboven genoemde kennisgevingen inzake verlengen beslistermijn kan er geen bezwaar worden ingediend. Is uitsluitend een kennisgeving voor belanghebbende(n).

Bij milieu geldt, dat er in de ontwerpbeschikking, dus niet separaat, wordt medegedeeld dat er tot verlenging van de beslistermijn is besloten.

Melding ingevolge art. 8.41 wet Milieubeheer

- Archangelkade 47 - 010543, oprichten bedrijf (21-08-2012);
- Carolina MacGillavrylaan 3402, aanleg 2 sporen (4-12-2012);
- Donauweg 23 - 008642, kunst expositieruimte/werkplaats (25-06-2013);
- Europaboulevard 6- 005052, verkoop eten en drinken (4-04-2013);
- Korte Ouderkerkerdijk nabij nr. 7 - 002623, oprichten gas, meet en regelstation (9002639) (18-02-2013);
- Poortland 128 - 008539, opslag- en kantoorruimte (24-06-2013);
- Poortland 130 - 008546, opslag - en kantoorruimte (24-06-2013);
- Rhoneweg 32 - 004717, oprichten indoor Soucer Events (29-03-2013);
- Sloterkade 110 - 006089, interne verbouwing supermarkt (25-04-2013);
- Theemsweg 28-30 - 008553, verandering inrichting (24-06-2013).

Bodem

(Wet bodembescherming/Algemene wet bestuursrecht)

Beschikkingen, reguliere procedure

Instemmen met saneringsplan
- Ankerweg 16 - AM/1140/B33, deelsaneringsplan deellocatie Beelen (28-06-2013).

Ernstige bodemverontreiniging, sanering niet spoedeisend
- Hoogte Kadijk/Kruisstraat - AM/14191/B30, minerale olie-veront_ reinigingen (28-06-2013):
- Keizersgracht 552 H - AM0363/16073/B20, beschikking ernstig niet spoedeisend (28-06-2013).

Bezwaarclausule
Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar indienen binnen zes weken vanaf de dag na verzending van deze beschikking bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, p/a Bestuursdienst gemeente Amsterdam, afdeling Directie Juridische Zaken, Amstel 1, 1011 PN Amsterdam. Indien onverwijlde spoed dit vereist kan hangende de bezwaarschriftprocedure een voorlopige voorziening worden gevraagd aan de Voorzitter. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd. Wie tegen de beschikking bezwaar heeft ingediend kan bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

Bezwaarschriften moeten zijn ondertekend en minstens bevatten: uw naam en adres, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, en de grond van uw bezwaar. Graag een kopie van het besluit meezenden.

ATTENTIE:
De elektronisch weg voor het indienen van bezwaarschriften is niet opengesteld.

Zie voor meer informatie en overige publicaties:
- www.amsterdam.nl/actueel/bekendmakingen
- www.ruimtelijkeplannen.nl (alleen projectbesluiten)
- www.raadvanstate.nl
- www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures (bezwaar en beroep)

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Locatie Amsterdam, Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam.
Voor publiek geopend van maandag tot vrijdag van 9.00 tot 12.00 uur.

Inlichtingen/maken van afspraken:

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	020 254 3600
Stadsdelen	14020

Gemeente Amsterdam

Kennisgeving

Ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 2 juli 2013 het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West vrijgegeven voor terinzagelegging.

Bestemmingsplan
Het plangebied van het bestemmingsplan ArenAPoort West wordt in het noorden begrensd door de gemeentegrens van de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel, in het oosten door de oostzijde van het talud van het spoor Amsterdam-Utrecht, in het zuiden door de Hoogoorddreef (hart van de weg) en in het westen door de Holterbergweg (hart van de weg).

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.
Het bestemmingsplan conserveert de tot op heden gegroeide situatie. Binnen beperkte bandbreedtes wordt, met het oog op gewenste transformatie van kantoorruimte en verbetering van het verblijfsklimaat, toevoeging van kleinschalige functies als horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen mogelijk gemaakt.

Terinzagelegging
Het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West met de daarbij behorende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op de volgende adressen:

- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam.
  Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.
- Het stadsdeel Zuidoost, Anton de Komplein 150, Amsterdam.
  Bel voor openingstijden, 14 020 of kijk op www.zuidoost.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan ArenAPoort West met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.T1201B-PGST-OW01.

Zienswijzen
Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de Dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1508.

Amsterdam, 10 juli 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils, secretaris
mr. E.E. van der Laan, burgemeester

Gemeente Amsterdam

Kennisgeving

Ontwerpbestemmingsplan Speelboot

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Bij besluit van 2 juli 2013 hebben Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Speelboot vrijgegeven voor terinzagelegging.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op het volgende adres:
- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam. Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.M1302BPGST- OW01.

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Speelboot ligt ten oosten van de Jan Schaeferbrug aan de Veemkade en wordt omringd door het water van de IJ-haven.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van een speelboot. Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor dit gebied. Dit ontwerpbestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1520.

Amsterdam, 10 juli 2013
burgemeester en wethouders,

mr. A.H.P. van Gils secretaris	mr. E.E. van der Laan burgemeester

STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 18990
10 juli
2013

Ontwerpbestemmingsplan Speelboot, Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, het volgende bekend:

Bij besluit van 2 juli 2013 hebben Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Speelboot vrijgegeven voor terinzagelegging.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken ligt met ingang van 11 juli 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op het volgende adres:

- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1, Amsterdam. Bel voor openingstijden 14 020 of kijk op www.centrum.amsterdam.nl.

Het ontwerpbestemmingsplan Speelboot met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0363.M1302BPGST-OW01.

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Speelboot ligt ten oosten van de Jan Schaeferbrug aan de Veemkade en wordt omringd door het water van de IJ-haven.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch mogelijk maken van een speelboot. Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor dit gebied. Dit ontwerpbestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het naar voren brengen van mondelinge zienswijzen kan contact worden opgenomen met de Dienst Ruimtelijke Ordening, team Juridische en Milieuzaken, telefoonnummer 020 255 1520.

Amsterdam, 10 juli 2013

Burgemeester en wethouders,
A.H.P. van Gils
secretaris

E.E. van der Laan
burgemeester

Regels

Speelboot (vastgesteld)

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

Het bestemmingsplan Speelboot met identificatienummer NL.IMRO.0363.M1302BPGST-VG01 van de gemeente Amsterdam.

1.2 bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.6 aanlegsteiger

Boven het water aangebrachte of op het water drijvende constructie, voor het afmeren van een boot, waarna over de steiger naar de wal kan worden gelopen.

1.7 additionele horeca

Horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie (niet zijnde horeca) die ter plaatse is toegestaan en welke tot de hoofdfunctie worden gerekend. De horeca-activiteit vindt plaats in het verlengde van en ten behoeve van de hoofdfunctie. De horeca-activiteit mag niet zelfstandig worden uitgeoefend of toegankelijk zijn los van de hoofdfunctie. Wanneer de ruimte waarin de horeca-activiteit plaatsvindt, is afgescheiden van de hoofdfunctie, mag deze maximaal 20% van het totale vloeroppervlak bedragen, waarbij toiletruimte, keuken en opslag ten behoeve van horeca niet wordt meegerekend.

1.8 antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de wel of niet in de techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.9 antennedrager

Een antennemast of andere constructie bedoeld voor de vestiging van een antenne.

1.10 archeologisch rapport

Een rapportage waarin de archeologische waarden van een terrein naar het oordeel van het gemeentebestuur in voldoende mate worden vastgelegd en naar het oordeel van het gemeentebestuur voldoet aan de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA).

1.11 archeologische waarde

Waarde van terreinen wegens daar aanwezige of naar verwachting aanwezige vóór tenminste vijftig jaar vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde.

1.12 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.13 bebouwingspercentage

Een in de regels of verbeelding aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bestemmingsvlak of bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.

1.14 bedrijfsvaartuigen

Vaartuigen, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde zee- of binnenschepen, hoofdzakelijk gebruikt of bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep, dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele/toeristische activiteiten.

1.15 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.16 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.17 bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.18 binnenschip

Een schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor interlokaal dan wel internationaal bedrijfsmatig vervoer van goederen te water waarop de Wet vervoer binnenvaart van toepassing is.

1.19 bodemverstoring

Elke vorm van grondverzet.

1.20 boot

Verzamelbegrip voor schepen, woonboten, pleziervaartuigen en bedrijfsvaartuigen.

1.21 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.22 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.23 bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.24 brutovloeroppervlakte (bvo)

De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc.

1.25 dakterras

Niet-overdekte bouwlaag, welke aan ten hoogste drie zijden door wanden is omsloten.

1.26 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.27 ligplaats

Een nader aangeduid deel van water waar een woonboot of bedrijfsvaartuig met ligplaatsvergunning

binnen de daarvoor geldende voorwaarden ligt, dan wel een ligplaatsvergunning kan krijgen.

1.28 ligplaatsvergunning

Vergunning op grond van de Verordening op het Binnenwater 2010, dan wel een daarop volgende regeling van het gemeentebestuur voor het met een woonboot, bedrijfsvaartuig etc. innemen van een ligplaats.

1.29 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.30 meerpalen

In het water geplaatste palen, bestemd om schepen te meren.

1.31 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen, voorzieningen voor opwekking duurzame energie inclusief voor warmte-koudeopslag, zendstations inclusief walradar en zendmasten, dan wel combinaties daarvan in één gebouw of gedeelte daarvan.

1.32 openbare ruimte

Rijwegen, voet- en fietspaden, pleinen, groenvoorzieningen en water, met in begrip van bij deze voorzieningen behorende nutsvoorzieningen, bermen, taluds, water(lopen) en waterbouwkundige kunstwerken, straatmeubilair, (ondergrondse) afvalsystemen en (ondergrondse) infrastructurele voorzieningen niet zijnde ondergrondse parkeergarages, speelvoorzieningen en parkeervoorzieningen.

1.33 op- en/of afstapvoorziening

Voorziening bestaande uit maximaal 6 afmeerpalen en een entreeplank van maximaal 0,5 m² al dan niet gecombineerd met een steiger om passagiers en/of goederen aan en van boord te kunnen laten gaan.

1.34 overkapping

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat een overdekte ruimte vormt zonder dan wel met ten hoogste één wand.

1.35 passagiersvaartuig

Een bedrijfsvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor of bestemd tot:

a. het vervoer van personen of
b. om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie.

1.36 peil

Onder het peil wordt verstaan:

a. voor gebouwen: het N.A.P;
b. voor bouwwerken geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het afgewerkte aangrenzende maaiveld;
c. voor een bouwwerk, een vaartuig in het water of soortgelijk object: het waterpeil.

1.37 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan Speelboot.

1.38 pleziervaartuig

Een schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie.

1.39 schip

Elk vaartuig dat feitelijk wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel tot verplaatsing te water. Onder schip wordt mede verstaan drijvende werktuigen, zoals kranen, baggermolens, pontons of materieel van soortgelijke aard.

1.40 stationerend vaartuig

a. Een vaartuig, daaronder begrepen een object dat afgemeerd is te water en niet tot enig andere categorie behoort;
b. een schip, vaartuig of casco in aanbouw tot woonboot, pleziervaartuig, bedrijfsvaartuig, passagiersvaartuig of stationerend vaartuig als onder a bedoeld.

1.41 steiger

Boven het water aangebrachte of op het water drijvende constructie, waarover gelopen kan worden, niet zijnde een aanlegsteiger.

1.42 verbeelding

De plankaart van het bestemmingsplan Speelboot.

1.43 verkeersvoorzieningen

Voorzieningen die een ondersteunende functie hebben op en langs een weg of verblijfsgebied, en die tot doel hebben de verkeersveiligheid te verbeteren, de doorstroming te bevorderen en de verkeerssituatie te verduidelijken. Hieronder moeten in elk geval worden begrepen: rotondes, voet- en fietspaden, bermen, bruggen, viaducten, geluidschermen, bushaltes, parkeervoorzieningen, verkeerslichten, lantaarnpalen en fietsenstallingen.

1.44 waterpeil

Het N.A.P. of het plaatse aan te houden waterpeil.

1.45 waterstaatsdoeleinden

Voorzieningen ten behoeve van waterbeheersing en waterhuishouding in de ruimste zin.

1.46 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.47 woonark

Een woonboot, niet zijnde een woonschip of woonvaartuig, die feitelijk niet geschikt is om mee te varen.

1.48 woonboot

Een vaartuig daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf. Hieronder worden begrepen:

a. woonark;
b. woonschip;
c. woonvaartuig.

1.49 woonschip

Een woonboot die herkenbaar is als een van origine varend schip en die, naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken, zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast en zwaarden. In geen geval mag het schip voorzien zijn van een opbouw die niet als authentiek kan worden aangemerkt.

1.50 woonvaartuig

Een woonboot met een casco dat herkenbaar is als dat van een van origine varend schip, waaronder begrepen een dekschuit, met daarop een - gehele of gedeeltelijke - opbouw die niet als authentiek kan worden aangemerkt.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de dakhelling

Langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de bouwdiepte van een bouwwerk

Vanaf peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

2.5 de bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.6 de oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.7 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

De bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

2.8 de bouwhoogte van een antenne-installatie

Tussen de voet van de antennedrager en het hoogste punt van de antenne-installatie; als de antennedrager aan de gevel van een gebouw wordt bevestigd, wordt gemeten tussen het punt waarop de antenne met antennedrager het dakvlak kruist en het hoogste punt van de antennedrager.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wegen, straten en pleinen;
b. fiets- en/of voetpaden;
c. (ongebouwde) parkeervoorzieningen;
d. in- en uitritten;
e. parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in maximaal twee bouwlagen onder maaiveld;
f. steigers of naar aard daarmee te vergelijken voorzieningen zijn toegestaan ten behoeve van op-, in-, toe- en uitgangen van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'speelvoorziening';

en de daarbij behorende:

g. nutsvoorzieningen;
h. groenvoorzieningen;
i. water;
j. laad- en losvoorzieningen;
k. speelvoorzieningen;
l. kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

3.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel uitsluitend bestaande kelders en souterrains zijn toegestaan.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de maximale hoogte van lichtmasten mag niet meer dan 12 meter bedragen;
b. de maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 6 meter bedragen.

Artikel 4 Water

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. water,
b. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'speelvoorziening' is een speelboot/-ponton toegestaan;
c. steigers of naar aard daarmee te vergelijken voorzieningen zijn toegestaan ten behoeve van op-, in-, toe- en uitgangen van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'speelvoorziening';
d. natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen;
e. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging;
f. extensief recreatief medegebruik;
g. kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw, niet zijnde bruggen;
h. groen;
i. en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

4.2 Bouwregels

Op en onder de in 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

4.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van een ondergeschikt gebouw die ten dienste staat aan de speelvoorziening is gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte mag niet meer dan 3,5 meter bedragen;
b. de oppervlakte mag niet meer 15 m² bedragen;
c. de eventueel bijbehorende overkapping mag niet meer dan 30 m² bedragen.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

a. de maximale maatvoeringseisen voor de functie genoemd in lid 4.1 onder b zijn:
   1. lengte = 20 meter;
   2. breedte = 18 meter;
b. de bouwhoogte van steigers mag niet meer dan 1 meter bedragen;
c. de bouwhoogte van palen en masten mag niet meer dan 8 meter bedragen;
d. de bouwhoogte van ballenvangers mag niet meer dan 5 meter bedragen;
e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 2 meter bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

4.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik dat strijdig is met de bestemmingsomschrijving wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruiken, laten gebruiken en/of in gebruik geven van gronden en bouwwerken als ligplaats voor woonboten, bedrijfs- en binnenvaartschepen en riviercruisevaart;
b. het gebruiken, laten gebruiken en/of in gebruik geven van gronden en bouwwerken als zelfstandige horeca.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 Algemene bouwregels

6.1 Toegelaten overschrijdingen

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmings- en bouwgrenzen te overschrijden:

a. ten behoeve van stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter;
b. ten behoeve van gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan maximaal 1 meter en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,2 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 meter langs een rijweg, 2,4 meter boven een rijwielpad en 2,2 meter boven een voetpad, voor zover dit rijwielpad of voetpad geen deel uitmaakt van bedoelde strook van 1,5 meter;
c. tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van hijsinrichtingen.

6.2 Maximale maten

a. In die gevallen dat afstanden tot, en bouwhoogten, inhoud, aantallen en/of oppervlakten van bestaande bouwwerken, die gebouwd zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan meer bedragen dan ingevolge hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen deze maten en hoeveelheden als maximaal toelaatbaar worden aangehouden.
b. In het geval van (her)oprichting van gebouwen is het bepaalde in de voorgaande lid van dit artikel uitsluitend van toepassing indien het geschiedt op dezelfde plaats

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

7.1 Algemeen gebruiksverbod

Onder het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan (als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), wordt in ieder geval begrepen het gebruiken, of laten gebruiken, van gronden of bouwwerken als:

a. ten dienste van bedrijven die worden begrepen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
b. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geldwisselkantoren;
c. opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen;

d. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
e. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
f. opslagplaats van bagger en grondspecie, tenzij zulks plaatsvindt langs een waterloop en in verband met het onderhoud van de waterloop.

7.2 Afwijken algemeen gebruiksverbod

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de gebruiksregels, zoals genoemd in 7.1, wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels afgeweken kan worden, dan kan bij omgevingsvergunning worden afgeweken van de bepalingen in dit bestemmingsplan met dien verstande:

a. in het plangebied de volgende bebouwing toe te staan:
   1. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 6 meter en een maximum bruto vloeroppervlak van 25 m², alsmede;
   2. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, reclameobjecten, vrijstaande muren, geluidwerende en windhinder beperkende voorzieningen, bruggen, steigers, duikers en andere waterbouwkundige constructies, mits hiertoe gezamenlijk niet meer dan 2% van de totale oppervlakte van het plangebied wordt aangewend;
b. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, worden toegestaan, mits de afwijking in situering niet meer dan 2 meter bedraagt;
c. de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met niet meer dan 1 meter wordt vergroot;
d. de in de regels toegestane maximale bouwhoogten, anders dan bedoeld in c, met ten hoogste:
   1. 5 meter worden overschreden ten behoeve van schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, vlaggenmasten, bouwkundige maatregelen ten behoeve van een stille zijde, antennes en vergelijkbare bouwwerken en zonnepanelen;
   2. 3 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappenhuizen en algemene technische ruimten;
e. de bebouwingsgrenzen worden overschreden tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van balkons, bordessen, luifels, buitentrappen, bouwkundige maatregelen ten behoeve van een stille zijde en andere ondergeschikte delen van gebouwen.

Artikel 9 Overige regels

9.1 Verwijzing naar andere wetgeving

Waar in de regels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen of Verordeningen, wordt geduid op de regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 10 Overgangsrecht

10.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in lid 10.1 onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het bepaalde in lid 10.1 onder a met maximaal 10%.

c. Het bepaalde in lid 10.1 onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

10.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde in lid 10.2 onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

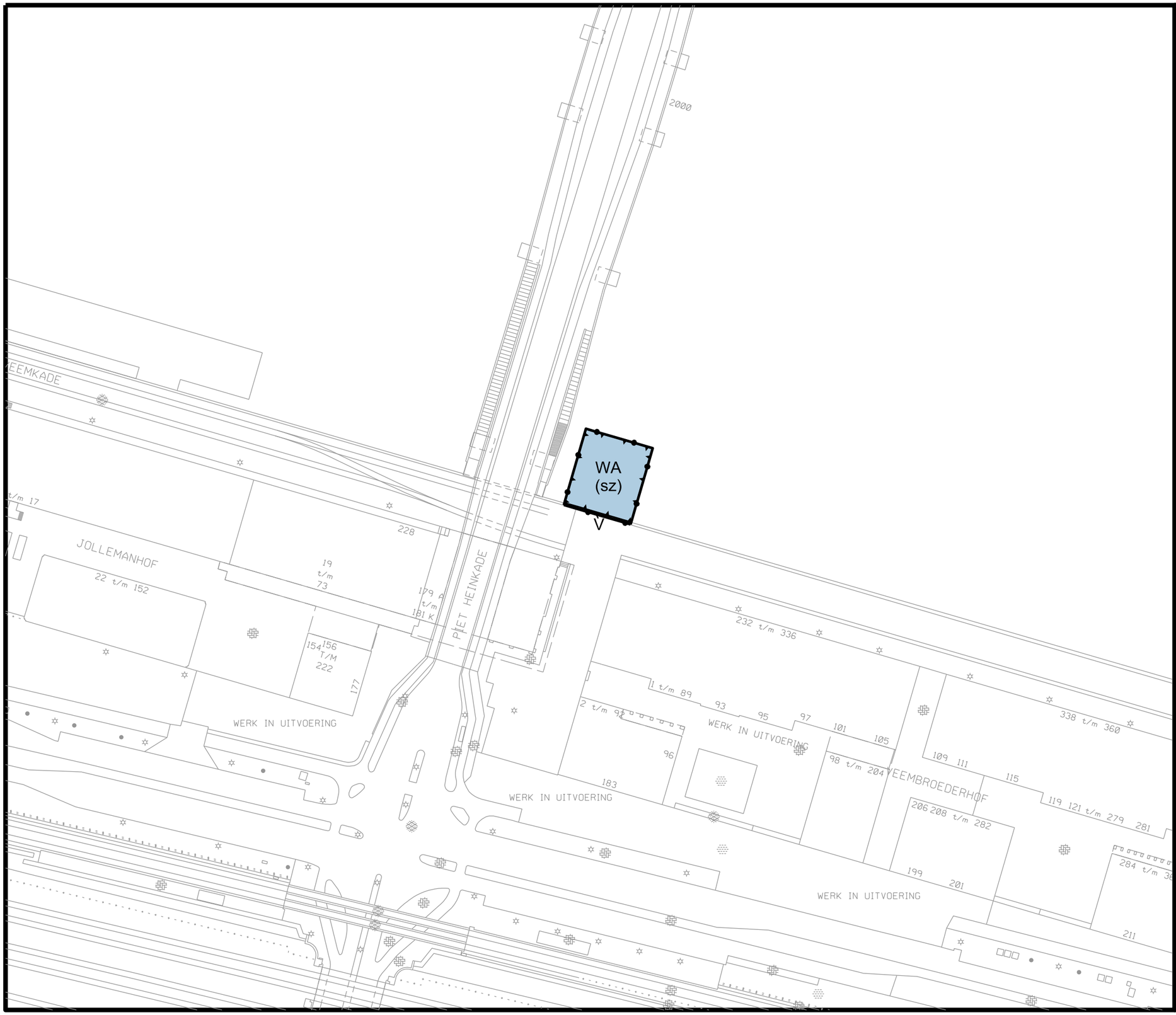
c. Indien het gebruik, bedoeld in het bepaalde in lid 10.2 onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het bepaalde in lid 10.2 onder a is niet van toepassing op het gebruik dat in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 11 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Speelboot'.

De volledige naam is de aanhaaltitel.



Gemeente Amsterdam

Stadsdeel Oost

Dienst Ruimtelijke Ordening

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

V — Verkeer

WA — Water

Functieaanduidingen

(sz) — speelvoorziening

Verklaringen

Ondergrond ontleend aan GBKA 2013

0 10 35m

Planinformatie

Datum	Planstatus
16-05-2013	Voorontwerp
02-07-2013	Ontwerp
06-11-2013	Vastgesteld
	Onherroepelijk

Informatie bij	Stadsdeel Oost
Gemaakt door	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam
Locatie	Stadsdeel Oost
Formaat	A3 — Schaal 1:1000
Plan id	NL.IMRO.0363.M1302BPGST-VG01.dgn
Plotdatum	31-7-2013

Bestemmingsplan Speelboot

Verbeelding