

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 28 maart 2024, NR. 46,
DE RAADSGRIFFIER,



Surinamekade en Sumatrakade

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doel bestemmingsplan	7
1.3 Ligging en begrenzing	7
1.4 Geldende bestemmingsplan	8
1.5 Leeswijzer	8
Hoofdstuk2 Het plangebied	9
2.1 Beschrijving huidige situatie	9
2.2 Nieuwe situatie	10
2.3 Toekomstige situatie Oostbrug en strekdam	12
Hoofdstuk3 Beleidskader	14
3.1 Rijksbeleid	14
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Gemeentelijk beleid	18
3.4 Conclusie	21
Hoofdstuk4 Omgevingsaspecten	22
4.1 Inleiding	22
4.2 Akoestiek	22
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	23
4.4 Bodem	24
4.5 Externe veiligheid	24
4.6 Luchtkwaliteit	25
4.7 Milieuzonering	26
4.8 Natuur	27
4.9 Water	29
4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	32
Hoofdstuk5 Uitleg juridische plansystematiek	33
5.1 Algemeen	33
5.2 De bestemmingen	34
Hoofdstuk6 Economische uitvoerbaarheid	37
6.1 Exploitatieplan	37
Hoofdstuk7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
7.1 Inspraak	38
7.2 Vooroverleg	38
7.3 Zienswijzen	38
7.4 Ambtshalve wijzigingen	39

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Akoestischonderzoek	
Bijlage 2 Nota van beantwoording inspraak- en vooroverlegreacties	

Surinamekade en Sumatrakade
, Gemeente Amsterdam
vastgesteld

Bijlage 3 Nota zienswijzen

Surinamekade en Sumatrakade
, Gemeente Amsterdam
vastgesteld

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Oostelijk Havengebied kenmerkt zich door de combinatie van de functie water (als vaarweg en haven) en de functies op de kade (gemengd woongebied). De gebruiksmogelijkheden op het water zijn vastgelegd in het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord en de Watervisie Amsterdam. Bij de transformatie van het havengebied naar een gemengd woongebied in de jaren 90 van de vorige eeuw is het uitgangspunt geweest dat het water, waaronder het open IJ, voor de bewoners een zeer belangrijke kwaliteit is. Naar aanleiding van de aanvraag van het Havenbedrijf Amsterdam en vergunningverlening door de bestuurscommissie Oost voor de bouw van drie steigers aan de Surinamekade voor grote binnenvaartschepen is door de bewoners kenbaar gemaakt dat zij vrezen voor een disbalans in het (toekomstige) gebruik van het water. Bewoners, Havenbedrijf en de gemeente Amsterdam zijn vervolgens met elkaar in gesprek gegaan om tot een voor alle partijen passende oplossing te komen.

De partijen hebben hun belangen, wensen en zorgen geformuleerd en met elkaar besproken. De bewoners hebben hun wensen als volgt geformuleerd:

- zo min mogelijk verstoring van het (huidige) zicht op het IJ;
- zo min mogelijk verstoring van de woonbeleving;
- geen toename in de verstoring van de nachtrust door licht- en geluidsoverlast;
- geen verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het Havenbedrijf heeft haar belangen samengevat in vijf punten:

- voldoende wachtplekken voor binnenvaart;
- zo min mogelijk vaarbewegingen;
- afmeermogelijkheden voor binnenschippers;
- voldoen aan nautische veiligheidseisen;
- kosten in perspectief.

De gemeente heeft aangegeven te willen streven naar een oplossing waarbij alle belangen zo goed mogelijk zijn meegenomen, passend binnen de vastgestelde Watervisie Amsterdam 2040:

Het stuk IJ tussen de kades van Java- en KNSM-eiland en de vaargeul is bestemd voor wachtplaatsen binnenvaart, ligplaatsen passagiersvaart en woonboten. Eventuele herinrichtingen of herbestemmingen op het water vinden in overleg met de omgeving plaats.

Tijdens een serie gesprekken en bijeenkomsten tussen de drie partijen zijn afspraken gemaakt over:

- de locaties en voorwaarden voor aanmeren;
- monitoring en maatregelen bezetting;
- handhaving.

De afspraken zijn vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst waarbij een aantal stappen zijn uitgezet om het ontstane conflict ook in juridische zin te beëindigen. Onderdeel van deze stappen is het vergunnen van drie sets afmeerpalen (conform variant 9) en het

intrekken van de omgevingsvergunning voor de bouw van de 3 steigers. Vervolgens start de bestuurscommissie van stadsdeel Oost de voorbereidingsprocedure voor wijziging van het bestemmingsplan waarbij juridisch planologisch geen steigers aan Surinamekade en Sumatrakade worden toegestaan en twaalf afmeerlocaties tot 110 meter aan Surinamekade en twaalf afmeerlocaties tot 110 meter aan de Sumatrakade juridisch planologisch worden toegestaan, evenals de drie palensets met een totale capaciteit voor maximaal 24 duwbakken en het stukje ankergebied (conform tekening Port of Amsterdam N0289_v03, variant 9).

Het conflict is pas definitief beëindigd als het bestemmingsplan als bedoeld onherroepelijk is waarna er sprake is van een beheersituatie.

1.2 Doel bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan, waarin de gemaakte afspraken uit de vaststellingsovereenkomst ook publiekrechtelijk worden vastgelegd in een bestemmingsplan, vormt het sluitstuk van de conflictbemiddeling. Het legt de afmeerlocaties vast en stelt regels over de hoeveelheid ligplaatsen en de afmetingen van de vaartuigen.

1.3 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen in het water van het IJ ten noorden van de Surinamekade en de Sumatrakade. De noordelijke plangrens wordt bepaald door de ligging van de Hoofdvaarweg. De zijanten worden globaal begrensd door de kop van het Java-eiland en de kop van het KNSM eiland. De zuidelijke plangrens is gelegen tegen de vaste wal van de Surinamekade en de Sumatrakade.



Figuur 1: globale begrenzing van het plangebied. Bron: Google maps

1.4 Geldende bestemmingsplan

In het plangebied geldt momenteel het volgende planologisch kader:

- Oostelijk Havengebied Noord, onherroepelijk 2013-10-11
- Java-Eiland, onherroepelijk 1999-08-20
- BP Facet herziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg, onherroepelijk 2010-09-03
- Drijvende bouwwerken, onherroepelijk, 2019-09-18
- Grondwaterneutrale Kelders, vastgesteld 2021-10-07
- Voorbereidingsbesluit Darkstores/flitsbezorgers, vastgesteld 2022-01-26
- Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters, vastgesteld 2022-02-16
- Omgevingsvergunning voor 6 afmeerpalen, afgegeven 2017-05-24

1.5 Leeswijzer

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

De inhoud van dit bestemmingsplan ziet er als volgt uit:

- In hoofdstuk 2: de beschrijving van het project
- In hoofdstuk 3: het relevante beleidskader
- In hoofdstuk 4: een beschrijving van milieu- en omgevingsfactoren
- In hoofdstuk 5: een beschrijving van de juridische regeling
- In hoofdstuk 6: de economische uitvoerbaarheid
- In hoofdstuk 7: de maatschappelijke uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Beschrijving huidige situatie

Het IJ is ter hoogte van het plangebied reeltief breed. De afstand tussen de kades van Java- en KNSM-eiland tot de overkant (Amsterdam Noord). De breedte van het (vaar)water varieert van 200 meter in het westen tot ruim 650 meter in het oosten. Een deel van het water wordt gebruikt als drukbevaren hoofdvaarweg tussen de zeesluis in IJmuiden, het noordzaakanaal, via het westelijk havengebied naar de Oranjesluizen richting het Buiten IJ en naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Een ander deel bestaat uit een secundaire vaarweg. Ten zuiden van de vaarweg werd het water van oudsher gebruikt voor vaarwatergebonden activiteiten als het overslaan en opslaan van goederen en passagiersvervoer. Sinds de jaren 90 van de vorige eeuw zijn het Java-eiland en het KNSM-eiland grotendeels woongebieden.

Het open water tussen de kades een de hoofdvaarweg is altijd in gebruik gebleven voor het afmeren van bedrijfsvaartuigen. De opeenvolgende bestemmingsplannen in dit gebied hebben daarvoor steeds ruimte gelaten.

2.1.1 Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord

Het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord, onherroepelijk sinds 11 oktober 2013, biedt binnen twee ruim bemeten vlakken aan de Surinamekade en aan de Sumatrakade, ruimte voor het afmeren van binnenvaartschepen.

Per aanduidingsvlak mogen 3 steigers worden gerealiseerd met een maximum van 12 ligplaatsen per aanduidingsvlak. In het plaatje hieronder staan de vlakken aangegeven.

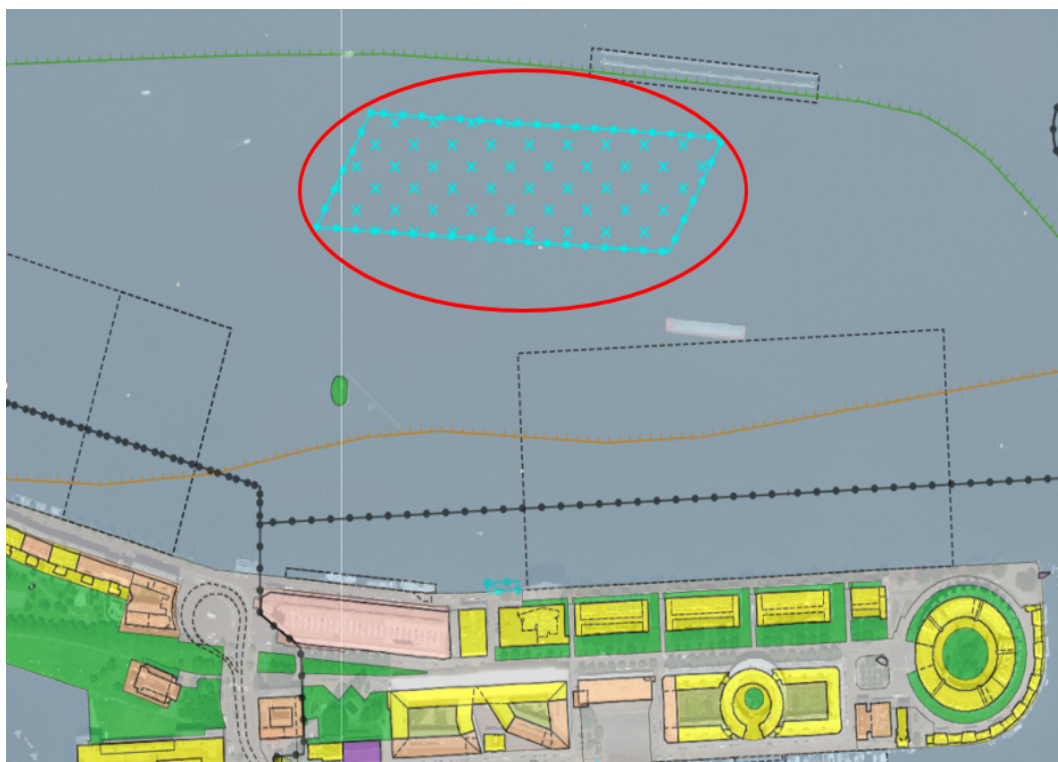


Figuur 2: Uitsnede uit BP Oostelijk Havengebied Noord met twee afmeervakken binnenvaart

Binnen het linker aanduidingsvlak (gelegen op de hoogte van de Sumatrakade) is het binnen het vlak met de paarse omcirkeling ook toegestaan om af te meren met passagiersvaartuigen.

2.1.2 Omgevingsvergunning voor 6 afmeerpalen

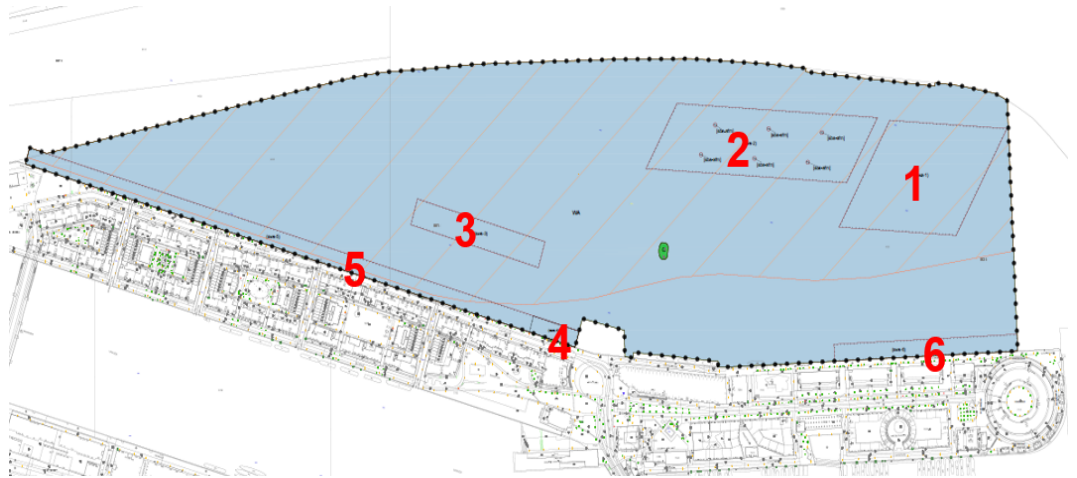
Bij besluit van 24 mei 2017 heeft het college van Burgemeester en Wethouders omgevingsvergunning verleend aan het Havenbedrijf voor het plaatsen van 6 afmeerpalen ten behoeve van aanlegplaatsen voor 24 duwbakken en een ankerplaats voor 8 duwbakken en binnenvaartschepen ten noorden van de Surinamekade (in het IJ).



Figuur 3: Weergave besluitgebied omgevingsvergunning voor afmeerpalen duwbakken en ankerplaats (turquoise vlak binnen rode cirkel).

2.2 Nieuwe situatie

De nieuwe situatie is de planologisch juridische vertaling van hetgeen in de vaststellingsovereenkomst is overeen gekomen. Binnen het plangebied zijn 6 verschillende aanduidingsvlakken opgenomen waarbij de gebruiks- en bouw mogelijkheden per vlak verschillen. Hieronder komen, per aanduidingsvlak, de mogelijkheden aan de orde.



Figuur 4: Weergave bestemmingsplangebied met aanduidingsvlakken 1 t/m 6.

2.2.1 Ankerplaats

Binnen het gebied 1 zoals weergegeven op figuur 4 is een ankerplaats opgenomen voor binnenvaartschepen en duwbakken. Binnen de ankerplaats geldt op grond van de havenverordening een aggregaatverbod.

2.2.2 Locatie duwbakken

Binnen het gebied 2 zoals weergegeven op figuur 4 is de locatie voor 24 duwbakken opgenomen. De duwbakken worden afgemeerd aan maximaal 6 aanmeerpalen. De locatie wordt gezien als overloop-locatie voor de duwbakken omdat deze locatie naar verwachting niet de primaire keuze zal zijn voor duwbakken. Dit komt doordat de ligplaatsen voor duwbakken in het Westelijk Havengebied vele malen aantrekkelijker zijn vanwege de nabijheid van de terminals. Het daadwerkelijke gebruik van deze overloop-locatie wordt via monitoring gevolgd, waarbij afspraken zijn gemaakt over de te nemen maatregelen bij (te) intensief gebruik.

2.2.3 Operationele ruimte

Binnen het gebied 3 zoals weergegeven op figuur 4 is een operationele ruimte opgenomen voor het afmeren van zeeschepen aan zogenaamde 'Franse Boeien'.

2.2.4 Passagiersvaartuigen

Binnen het gebied 4 zoals weergegeven op figuur 4 is een wachtplaats opgenomen voor passagiersvaartuigen. De lengte van het gebied bedraagt ongeveer 80 meter en de breedte 25 meter. Hierdoor is er in de praktijk ruimte voor het gelijktijdig afmeren van twee passagiersvaartuigen. Ook is het binnen dit gebied mogelijk om binnenvaartschepen af te meren zoals hieronder in 2.2.5 beschreven. De gebieden 4 en 5 overlappen hier.

Ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan betekent dit een inperking van het oppervlakte waarbinnen passagiersvaartuigen kunnen worden aangemeerd. Steigers zijn niet meer toegestaan zodat er alleen langsij aan de kade kan worden aangemeerd.

2.2.5 Wachtplaats voor binnenvaartschepen 1

Binnen het gebied 5 zoals weergegeven op figuur 4 is een wachtplaats opgenomen voor binnenvaartschepen langs de Sumatrakade. Het gebied heeft een lengte van ca. 900 meter en een breedte van 25 meter. Er wordt ruimte geboden voor 12 plaatsen voor binnenvaartschepen met een lengte tot 110 meter.

Ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan betekent dit een inperking van de oppervlakte van het gebied waarin binnenvaartschepen kunnen worden aangemeerd. Steigers zijn niet toegestaan, zodat alleen langs de kade kan worden aangemeerd en er is ten opzichte van de oude situatie een maximum lengte van de vaartuigen opgenomen.

2.2.6 Wachtplaats voor binnenvaartschepen 2

Binnen het gebied 6 zoals weergegeven op figuur 4 is een wachtplaats opgenomen voor binnenvaartschepen langs de Surinamekade. Het gebied heeft een lengte van ca. 310 meter en een breedte van 25 meter. Er wordt ruimte geboden voor 12 plaatsen voor binnenvaartschepen met een lengte tot 110 meter.

2.3 Toekomstige situatie Oostbrug en strekdam

Nadat er een impasse is ontstaan tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam over de realisatie van de Javabrug is er in opdracht van het Rijk en de gemeente een onafhankelijke commissie onder leiding van Alexander d'Hooghe gekomen. Deze commissie heeft onderzocht waar en hoe de oevers van het IJ en een deel van het Amsterdam-Rijnkanaal het beste voor fietsers en voetgangers verbonden kunnen worden zonder de veiligheid en toekomstbestendigheid van de Rijkswateren aan te tasten. Op 25 juni 2020 heeft deze commissie een eindadvies uitgebracht, getiteld 'Genereus verbonden, een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt', waarin onder meer is geadviseerd over drie nieuwe vaste oeververbindingen over het IJ: twee bruggen, een Oost- en Westbrug en een voetgangerspassage onder het IJ. De locatie van de Oostbrug is voorzien tussen het Azartplein en de Johan van Hasseltweg. Onderdeel van dit advies is om bij de Oostbrug een strekdam te realiseren waar ruimte kan worden gevonden voor nautische functies. De voorstellen voor nieuwe oeververbindingen zijn nader uitgewerkt in de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022 (hierna: de NvU). Op 17 februari 2022 heeft de raad deze NvU vastgesteld en het voorkeursbesluit Sprong over het IJ uit 2017 geactualiseerd. Met dit gewijzigde voorkeursbesluit heeft de raad de ligging van de bruggen/voetgangerspassage over/onder de vaargeul en de aanlandingen in de gebieden via een verkenningsgebied vastgelegd. Op de kaart met het verkenningsgebied voor de Oostbrug is de indicatieve ligging van de strekdam opgenomen.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt overeenkomstig de feitelijke situatie de afspraken uit de vaststellingsovereenkomst uit 2016 juridisch planologisch verankerd. In de tussentijd heeft de raad een voorkeursbesluit genomen over de ligging van een Oostbrug en een strekdam met nautische functies, waardoor dit gebied in en rondom het IJ in de toekomst zal wijzigen. De planvorming voor de Oostbrug zal eerst verder moeten worden onderzocht en uitgewerkt voordat dit in een bestemmingsplan kan worden verankerd. Dit geldt ook voor de strekdam met nautische functies. Daarom worden op dit moment alleen de bestaande afspraken uit de vaststellingsovereenkomst in dit bestemmingsplan verankerd. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Oostbrug en strekdam wordt de omgeving betrokken. Daarbij worden de bezwaren van bewoners tegen eerdere plannen voor

Surinamekade en Sumatrakade
, Gemeente Amsterdam
vastgesteld

(extra) ligplaatsen voor het KNSM-eiland en de afspraken die hierover tussen bewoners, de gemeente en het Havenbedrijf zijn gemaakt ook betrokken.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte (2012)

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. Hierin heeft het Rijk drie doelstellingen voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid voor Nederland verwoord. Deze zijn als volgt samengevat:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijkeconomische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. In de structuurvisie is een aantal ontwikkelingen van nationaal belang aangewezen. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardewegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte leidt ertoe dat provincies en gemeenten in het ruimtelijke beleid meer bevoegdheden krijgen. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Het opstellen van dit bestemmingsplan past in die lijn.

3.1.2 Barro

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) bevat inhoudelijke regels van de Rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart) en Erfgoed (Unesco).

Titel 2.1 van het Barro gaat in op Rijkswaardewegen. Voor vaardewegen met een CEMT-klasse VI, V of VI geldt een vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijden van de vaardeweg. Het Binnen-IJ heeft een vaardewegklasse VI. Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijkswaardeweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging betreft ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan dient rekening gehouden te worden met belemmeringen voor:

- de doorvaart voor de schepen in breedte, hoogte en diepte.

- de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart.
- het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten.
- de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten.
- het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

De voorgeschreven vrijwaringszone tussen de ontwikkeling waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft en de vaarweg (25 meter) wordt in acht genomen. het plangebied valt daarmee buiten de vrijwaringszone uit het Barro.

3.1.3 Beschrijving van de behoefte (artikel 3.1.6 lid 2 Bro)

Sinds 1 juli 2017 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' aangepast in het Besluit ruimtelijke ordening. Het artikel luidt nu als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het artikel heeft tot doel om zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en over-programmering te voorkomen.

Eerst moet worden beoordeeld of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor wat betreft de bebouwing is er sprake van drie keer twee aanlegpalen waaraan 24 duwbakken kunnen liggen, een ankerplaats met plaats voor duwbakken of binnenvaartschepen, een operationele ruimte voor kleine zeeschepen en twee wachtplaatsen voor binnenvaartschepen. De voorgenomen ontwikkeling wordt niet beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor de afmeerlocatie van de duwbakken en de ankerplaats is een uitgebreide Wabo procedure (2.12 Wabo) doorlopen waarmee is afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. De operationele ruimte en de wachtplaatsen voor binnenvaartschepen waren al toegestaan op basis van het voorgaande bestemmingsplan en worden met het voorliggende bestemmingsplan alleen beperkt in gebied en gebruik. Omdat de gemeente Amsterdam de gedachte achter de Ladder onderschrijft wordt hieronder toch ook inhoudelijk ingegaan op de behoefte aan de ontwikkeling.

De behoefte aan een afmeerlocatie treedt op vanwege de actuele ontwikkelingen in het Amsterdamse Havengebied. Er is een tekort aan binnenvaartwachtplaatsen in en voor de Amsterdamse Haven. Ter hoogte van de Surinamekade is in het bestemmingsplan de mogelijkheid om 12 kleinere binnenvaart schepen tot 110 m lengte af te meren, opgenomen. Het afmeren van de grotere binnenvaartschepen tot 135 m lengte is conform het bestemmingsplan ook mogelijk aan de steigers haaks op de kade. Voor deze haakse steigers is door het Havenbedrijf een Omgevingsvergunning aangevraagd en deze activiteit is ook vergund (inclusief aanleg van de steigers). Het besluit om de vergunning van het Havenbedrijf voor de drie steigers niet in te zetten en met dit bestemmingsplan weg te bestemmen, verhoogt de druk op de binnenvaartwachtplaatsen voor grote binnenvaartschepen in het westelijk havengebied. Om deze druk te verlichten wordt een aantal bestaande afmeerlocaties voor duwbakken omgebouwd tot binnenvaartwachtplaatsen. De overlooplocatie voor duwbakken ter hoogte van de Surinamekade moet, tezamen met een ankerplaats, de ontstane druk op de afmeerlocatie voor duwbakken op momenten van grote drukte verlichten.

Kortom, de voorgenomen ontwikkeling wordt gerealiseerd, omdat elders in het havengebied ruimte voor de opslag van duwbakken wordt weggenomen. Het aanbod aan afmeerlocaties voor duwbakken blijft daarmee per saldo gelijk. De voorgenomen ontwikkeling heeft daarmee niet tot gevolg dat andere afmeerlocaties in de omgeving niet meer worden gebruikt of in verval raken. De afmeerlocatie voor duwbakken is juist nodig om de huidige behoefte te faciliteren.

In het kader van de Ladder wordt verder beoordeeld of de ontwikkeling kan worden gerealiseerd in het bestaand stedelijk gebied. Het gebied valt onder de definitie van bestaand stedelijk gebied en is daarmee in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

3.1.4 Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. De richtlijn wil het duurzaam gebruik van water bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken. Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21e eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Deze Nota benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraad-beheer, etc.). Daarnaast moet meer gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd.

Het bestemmingsplan voorziet niet in oppervlakteverharding en heeft geen gevolgen voor het peil.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 "Balans tussen economische groei en leefbaarheid" vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam

steeds meer als één stad functioneert.

3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkeld. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voor de projectlocatie zijn met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en regionale waterkeringen relevant:

Nieuwe stedelijke ontwikkeling: een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Regionale waterkering: ter plaatse van een regionale waterkering als de Hoogte Kadijk voorziet het bestemmingsplan in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels. Een bestemmingsplan voorziet verder in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering waar in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan zijn. Nieuwe ontwikkelingen zijn binnen de

beschermingszone alleen mogelijk indien hierover blijkens de toelichting bij het bestemmingsplan overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Het stadsbestuur zet in de Omgevingsvisie de lijnen uit naar 2050 (juli 2021). Hoe wordt de stad ingericht ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers? Waar wordt er gewoond en gewerkt en vervoerd van A naar B? Hoe zien de publieke ruimtes eruit en welke plek is er straks voor groen? De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijk verdeeld. Ook over de regio. Er zijn flinke investeringen nodig in infrastructuur, voorzieningen en stedelijk en landelijk groen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Een deel van de plannen staat al op de rol, een ander deel is nieuw. In de Omgevingsvisie staat vooral de samenhang centraal en het kiezen van een koers naar 2050.

Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

Meerkernige ontwikkeling

Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.-Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

Groeien binnen grenzen

Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven
- Verduurzaming van de haven.

Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad

- Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.

Rigoreus vergroenen

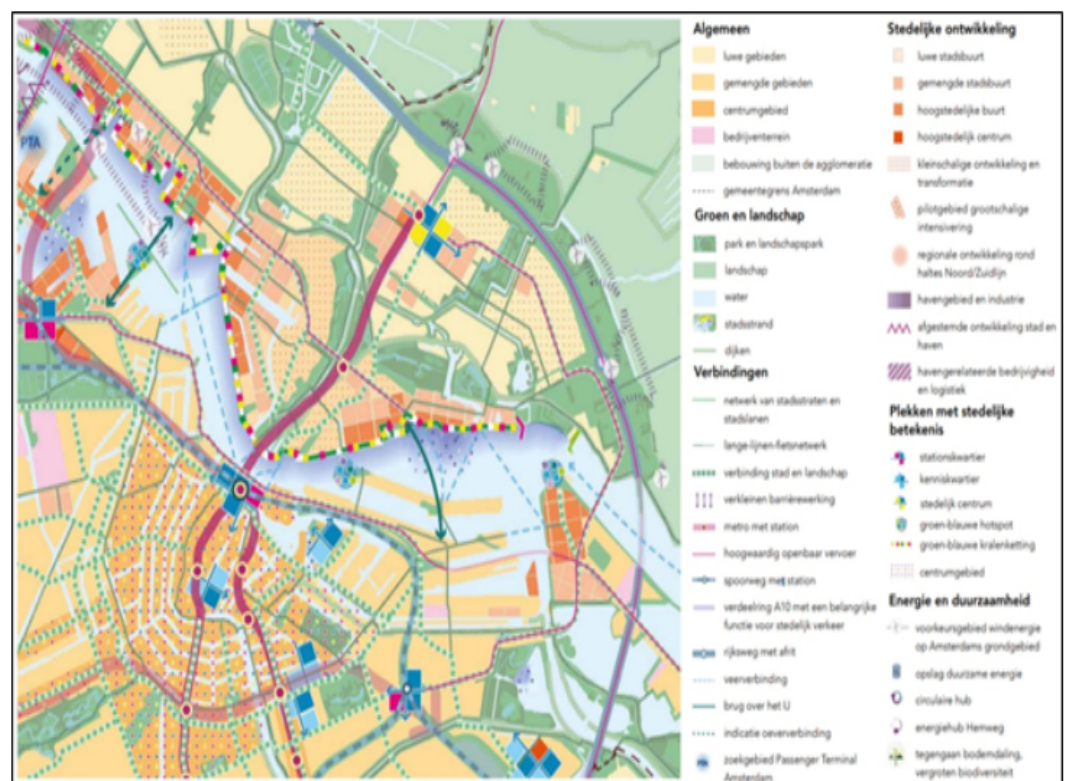
Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
- Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).-Groene routes en ecologische verbindingen.
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.

Samen stadmaken

Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
- Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.



Figuur 5: Uitsnede visiekaart Omgevingsvisie 2050 met oostelijk havengebied

3.3.2 Havenvisie 2030 (2014)

In 2014 is de Visie 2030 van het Havenbedrijf Amsterdam vastgesteld door de enige aandeelhouder: Gemeente Amsterdam. De Visie 2030 'Port of Amsterdam - Port of Partnerships' is er op gericht de havenregio zo te ontwikkelen dat zij blijvend waarde oplevert voor mens en omgeving. Dit wordt gedaan langs drie lijnen: het versterken van de huidige activiteiten, het verbinden van de stedelijke dienstensector met de kernclusters van de haven en de regionale industrie en het verwezenlijken van innovaties. Daarmee ontwikkelt de havenregio zich als innovatief knooppunt voor de circulaire en bio-based economie. En worden er, in partnership met de markt en met onze omgeving banen, nieuwe producten en toegevoegde waarde gerealiseerd.

De ontwikkeling past binnen de Visie 2030, doordat het plan de huidige activiteiten binnen het havengebied versterkt: door het realiseren van wachtplaatsen voor duwbakken en binnenvaartschepen, wordt de continuïteit van het op- en overslagproces vanuit zeeschepen gewaarborgd (voldoende duwbakken voorkomen vertraging) waardoor de economische activiteit wordt versterkt.

3.3.3 Watervisie 2040

De Watervisie 2040 geeft een ruimtelijk economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De centrale ambitie van de Watervisie Amsterdam is als volgt: Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool.

De projectlocatie is in de Watervisie 2040 aangewezen als locatie voor binnenvaart en riviercruise. Over het gebied is het volgende opgenomen: *'Het stuk IJ tussen de kades van Java- en KNSM-eiland en de vaargeul is bestemd voor wachtplaatsen binnenvaart, ligplaatsen passagiersvaart en woonboten. Eventuele herinrichtingen of herbestemmingen op het water vinden in overleg met de omgeving plaats'*. De voorgenoemde ontwikkeling is ondersteunend aan de binnenvaart en past daarmee binnen de Watervisie 2040. De Watervisie 2040 is op 14 september 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

3.3.4 Nota Varen

De gemeente heeft via de Nota Varen in 2019 diverse maatregelen genomen om de leefbaarheid en het stedelijk milieu te verbeteren en voldoende ruimte voor bewoners te houden. Hiermee wil de gemeente de groei van het aantal bezoekers in goede banen leiden en de drukte en overlast aanpakken. Ook stelt de gemeente grenzen aan de groei van toeristische voorzieningen, activiteiten en attracties in de stad en op het water.

Eén van de doelstellingen is verdeling van de schaarse ruimte want de capaciteit van de grachten is beperkt. Dat maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wie er ruimte wordt geboden en in welke mate. Het is voor de gemeente van belang dat er in ieder geval voldoende ruimte is voor pleziervaart, waar ook bewoners in het bijzonder aan hechten, en voor goederenvervoer over het water.

In de Nota Varen zijn ook diverse maatregelen opgenomen, waaronder verduurzaming van

de pleziervaart. Pleziervaart vormt geen uitzondering op de ambitie van de gemeente voor een uitstootvrij centrum in 2025. De gemeente voert vanaf 2025 een zero emissie gebied in voor de Amsterdamse binnenwateren met uitzondering van de doorgaande routes (Amstel en Kostverlorenvaart).

3.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de beleidskaders die zijn gesteld op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Vanuit rijks- en provinciaal beleid volgen er geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling. Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Daarnaast past de voorgenomen ontwikkeling binnen de algemene doelstellingen als geformuleerd in het gemeentelijk beleid en specifiek binnen het ruimtelijk kader dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan vormt de juridisch planologische vertaling van de afspraken uit de vaststellingsovereenkomst. Verder heeft het bestemmingsplan betrekking op de locatie voor duwbakken en de ankerplaats waarvoor een omgevingsvergunning is afgegeven op 24 mei 2017 (262031/HZ_WABO-2016-011980).

Het plan vormt op onderdelen een inperking van de gebruiks- en bouwmogelijkheden ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' (geen steigers, inperking oppervlakte afmeergebied en een regeling van de maximale lengte van de vaartuigen).

In het kader van de verleende omgevingsvergunning voor de duwbakken en de ankerplaats zijn alle relevante milieu- en omgevingsfactoren aan de orde gekomen en is een natuurtoets uitgevoerd. Bij de beoordeling van milieu- en omgevingsfactoren geldt dus dat voorliggend bestemmingsplan geen uitbreiding van activiteiten betekent ten opzichte van eerdere ruimtelijke besluitvorming.

4.2 Akoestiek

Kader

Op basis van de Wet geluidhinder dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect akoestiek. In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat geluidseisen worden gesteld aan belastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd daar waar geluidgevoelige functies gerealiseerd worden. Daar mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere waarde).

In het bestemmingsplangebied zelf komen geen geluidgevoelige functies voor en voor geluid vanwege afmerende schepen bestaat geen wettelijk kader. Het bestemmingsplan voorziet echter wel in een wijziging van de indeling van het water ten opzichte van het huidige planologisch kader.

Onderzoek

Door LBP Sight is Akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de akoestische gevolgen van de gebruiksmogelijkheden op het water zoals deze in voorliggend bestemmingsplan zijn vastgelegd.

Hoewel de situatie volgens het vigerende bestemmingplan 2013 en het nieuwe bestemmingsplan gelijk zijn betreffende het aantal bewegingen is de situatie volgens het nieuwe bestemmingsplan als slechter te kwalificeren. Reden is de afmeerpositie van de schepen langs de kade versus haaks op de kade, waardoor het stationaire motorgeluid van de binnenvaartschepen meer dominant wordt. De planbijdragen (55 versus 58-59 dB)

laten dit zien. Het westelijk deel van de Sumatrakade kent een iets lagere geluidbelasting. De verschillen zijn vergelijkbaar. Voor de Sumatrakade leidt dit niet tot een hogere geluidsklasse, nl. 'tamelijk slecht'. Voor de Surinamekade wordt wel een verandering in geluidsklasse verwacht: van 'matig' naar 'tamelijk slecht'. Dit is echter alleen in theorie. In de praktijk verandert er niets omdat met het nieuwe bestemmingsplan de situatie wordt vastgelegd zoals deze nu al de praktijk is in het plangebied.

Indien wordt uitgegaan van de praktijkcijfers voor scheepsbewegingen uit de monitoringdata zal de geluidbelasting volgens het nieuwe bestemmingsplan tot ca. 5 dB lagere bijdrage geven. Deze afname leidt tot een andere kwalificatie van de geluidsklasse die dan van tamelijk slecht weer naar matig gaan.

Bij het aanleggen dan wel het vertrekken van binnenvaartschepen bij de kades bij het gebruik van de scheepsmotor(en), zeker gedurende de nachtperiode (23:00 – 07:00 uur), is een geluidsniveau van 60 dB(A) bij de dichtst bijgelegen appartementen te verwachten. Dit geluidniveau kan aanleiding geven tot geluidhinder.

We kunnen stellen, dat bij maximaal gebruik van de afmeermogelijkheden in het nieuwe bestemmingsplan aan de beide kades de algehele beschouwde geluidssituatie enigszins zal verslechteren (1-3 dB(A)). Dit is het gevolg van de ligging van de binnenvaartschepen evenwijdig aan de kade, waardoor de afstand tot de woningen kleiner wordt, en dus de geluidbijdrage hoger.

Door de afmetingen van het nieuwe aanduidingsvlak (SWA-4 circa 80m *25m) kunnen in het nieuwe vlak geen Riviercruisschepen meer aanmeren. Daarnaast kunnen er in het vlak (SWA-4) maximaal 2 passagiersvaartuigen gelijktijdig aanmeren hetgeen een reductie is ten opzichte van de huidige planologische situatie.

In de praktijk kan met name als gevolg van de beperking van de lengte van schepen, de reductie van het gelijktijdig maximaal aanwezig zijn van passagiersvaartuigen (van 4 naar 2) de geluidhinderbeleving alsnog positief beïnvloeden.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Kader

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het verdrag van Malta (of Valetta) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De Wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor goede conservering. Het is verplicht om bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij specifieke bodemverstorende activiteiten rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

Verder dient te allen tijde bij het afgeven van een omgevingsvergunning de wettelijke meldingsplicht kenbaar gemaakt te worden om het documenteren van 'toevallsvondsten te garanderen'. Van archeologische vondsten dient aangifte gedaan te worden bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

Beoordeling

Archeologie

Voor de vaststelling van het voorgaande bestemmingsplan is archeologisch onderzoek gedaan. In het hele gebied, *Oostelijk Havengebied Noord*, geldt beleidsvariant 11. In deze gebieden geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is. Er geldt geen dubbelbestemming Archeologie voor het plangebied.

Cultuurhistorie

Er worden geen monumenten en/of cultuurhistorische betekenisvolle bebouwing die in de bestaande situatie bestaan aangepast of verwijderd, omdat het plangebied in het water ligt en geen bebouwing aanwezig is. De ontwikkeling doet geen afbreuk aan de cultuurhistorische waarden in het gebied.

Conclusie

Vanuit de thema's archeologie en cultuurhistorie zijn er geen belemmeringen in het kader van dit bestemmingsplan.

4.4 Bodem

Kader

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe bouwmogelijkheden ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' en de omgevingsvergunning voor de locatie van duwbakken en de ankerplaats. Het thema bodem vormt geen belemmering in het kader van dit bestemmingsplan.

4.5 Externe veiligheid

Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag van of handeling met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen:

- Risicovolle inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Transportassen voor gevaarlijke stoffen: Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
- Buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR (10-6/jaar) geeft inzicht in de kans op overlijden van een individu op een bepaalde afstand van een risicovolle activiteit. Het GR wordt bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval bij een risicovolle activiteit en geeft het aantal mogelijke (dodelijke) slachtoffers weer. Ten aanzien van het PR geldt dat er bij besluitvorming op een ruimtelijk plan een grenswaarde in acht dient te worden genomen (kwetsbaar object) danwel met een richtwaarde rekening dient te worden gehouden (beperkt kwetsbaar object). Voor het GR geldt een oriënterende waarde (BEVI) of een oriëntatiewaarde (circulaire Rvgs).

Beoordeling

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe kwetsbare objecten of in nieuwe risicovolle inrichtingen met een extern veiligheidsrisico ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' en de omgevingsvergunning voor de locatie van duwbakken en de ankerplaats. Het thema externe veiligheid vormt geen belemmering in het kader van dit bestemmingsplan.

4.6 Luchtkwaliteit

Kader

Tussen de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening is een koppeling gelegd. Zo dienen ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

Wet luchtkwaliteit

Voor deze ontwikkeling is de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet milieubeheer) van toepassing. Deze Wet is onder meer verder uitgewerkt in het Besluit en de Regeling Niet in betekenende mate (NIBM).

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden weergegeven.

Stof	Soort	Concentratie $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Aantal overschrijdingen
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde	40	-
	24-uursgemiddelde	50	35
Fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$)	jaargemiddelde	25	-
Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde	40	-
	uurgemiddelde	200	18
Koolmonoxide (CO)	8-uurgemiddelde	10.000	-
Lood (Pb)	jaargemiddelde	0,5	-
Zwavedioxide (SO_2)	24-uursgemiddelde	125	3
	uurgemiddelde	350	24
Benzeen (C_6H_6)	jaargemiddelde	5	-

Tabel: Vastgestelde grenswaarden (concentraties in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$) in Nederland over het algemeen het meest kritisch. Voor deze stoffen is de kans het grootste dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden. Hierbij moet opgemerkt worden dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) in Nederland nergens meer dan 18 keer per jaar wordt overschreden. Dergelijke hoge concentraties doen zich niet voor en uit metingen over de afgelopen 10 jaar blijkt dat overschrijding van de uurnorm voor NO_2 niet meer aan de orde is.

Voor de overige luchtverontreinigende stoffen waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in bijlage 2 Wm (zwavedioxide, lood, koolmonoxide en benzeen), geldt dat de ruimte tot de grenswaarden zo groot is dat het aannemelijk is dat als gevolg van een besluit overschrijding van de voor die stoffen vastgestelde grenswaarden redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Beoordeling

Het bestemmingsplan voorziet niet in uitbreiding van activiteiten ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' en de omgevingsvergunning voor de locatie van duwbakken en de ankerplaats. Het thema luchtkwaliteit vormt geen belemmering in het kader van dit bestemmingsplan.

4.7 Milieuzonering

Kader

Vanuit milieuoogpunt kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand dient dan bijvoorbeeld om ter plaatse van kwetsbare objecten, zoals woningen, een aanvaardbaar geur-, geluid- of veiligheidsniveau te realiseren. De nieuwe ontwikkeling mag niet worden gehinderd door bestaande functies, maar ook mogen deze functies niet worden beperkt door de beoogde ontwikkeling.

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en

met 5, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden.

In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld:

- Categorie 1 grootste afstand 10 meter;
- Categorie 2 grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3 grootste afstand 100 meter;
- Categorie 4 grootste afstand 300 meter;
- Categorie 5 grootste afstanden 500, 700 en 1000 meter.

De afstanden gelden in principe tussen de perceelgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgave moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

Beoordeling

Het bestemmingsplan voorziet niet in uitbreiding van activiteiten ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' en de omgevingsvergunning voor de locatie van duwbakken en de ankerplaats. Het thema bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering in het kader van dit bestemmingsplan.

4.8 Natuur

Kader

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. In de wet zijn de Flora- en faunawet, Boswet en Natuurbeschermingswet 1998 samengevoegd. Daarnaast is in de nieuwe wetgeving verdere decentralisatie doorgevoerd en is de lijst met beschermde soorten en het toetsingskader (deels) gewijzigd. Ten tijde van inwerkingtreding van de Wnb beoordeelt het bevoegd gezag, zonder overgangsrecht, lopende aanvragen onder het nieuwe recht.

Beoordeling

In 2016 is in het kader van de omgevingsvergunning voor de duwbakken locatie een natuurtoets uitgevoerd waarin in eerste instantie getoetst aan de Flora- en Faunawet en Natuurbeschermingswet 1998. Daarnaast is een doorkijk gegeven naar mogelijke consequenties van het inwerking treden van de nieuwe wet (zie bijlage II). In de Natuurtoets (zie bijlage II) is geconcludeerd dat bij inwerkingtreding van de Wet Natuurbescherming er aan de conclusies niets zal veranderen, oftewel er worden geen nieuw beschermde soorten aangetast.

Gebiedsbescherming

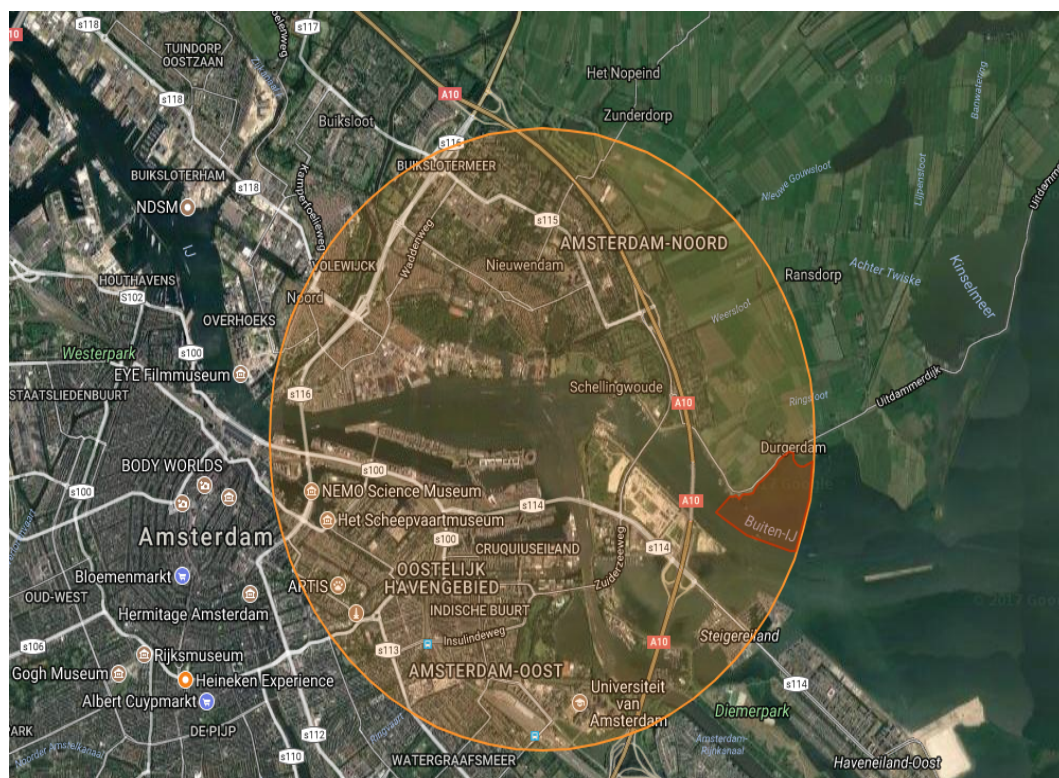
NNN-gebied

Voor wat betreft de NNN is alleen bij directe aantasting (een project gelegen in het NNN)

sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Er bevindt zich geen NNN binnen het plangebied. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is op meer dan 3 kilometer afstand gelegen in Waterland, omgeving Durgerdam. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. In de omgeving van het plangebied liggen wel NNN-gebieden. Zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase is sprake van verstoring. Het verstorend effect reikt niet zo ver. Op enkele honderden meters is een verstorend effect uitgesloten en het NNN-gebied ligt veel verder (3 km). Daardoor kunnen significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN in de nabijheid van het project worden uitgesloten. Vanuit dit oogpunt zijn er voor NNN geen belemmeringen.

Natura 2000-gebied

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Op circa 3 km afstand bevindt zich het Natura 2000-gebied 'Markermeer en IJmeer'. Op basis van de aard en omvang van het voornemen en de afstand tot het Natura 2000-gebied zijn effecten op dit gebied uit te sluiten. Zowel in de aanleg als in de gebruiksfase is sprake van verstoring maar het verstorend effect reikt niet zo ver als tot het Natura2000 gebied. Op enkele honderden meters van het plangebied is een verstorend effect uitgesloten.



Figuur 5: Uitsnede uit kaart Natura2000 gebieden. Deel van het Natura2000 Markermeer & IJmeer ligt binnen rode contour rechts binnen de cirkel. Bron: synbuisys.alterra.nl

Soortenbescherming

Op basis van het bureauonderzoek is per soortgroep onderzocht op de eventuele (kans op) aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Aangezien het plangebied alleen uit open water bestaat zijn niet alle soortgroepen relevant. Zo zijn er geen effecten (overtredingen van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming) aan de orde op de

(sub)soortgroepen: vlinders en libellen, amfibieën, overige ongewervelden en flora. Gezien het aanwezige biotoop en landschap in combinatie met hun (streng) biotoopeisen, heeft het plangebied geen functie als leefgebied voor zwaar beschermde soorten uit deze soort(groep)en. De beschermde soorten die mogelijk aanwezig zijn en het effect op deze soorten, zijn weergegeven in onderstaande tabel. Mogelijk komen in het gebied de kleine modderkruiper en de rivierdonderpad voor. Deze soorten was tot voorheen beschermd onder de Flora- en Faunawet, maar sinds 1-1-2017 niet meer.

Soort	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk
Meervleermuis	Nee	Nee	Nee

Tabel: Mogelijk voorkomen van en effecten op beschermde soorten in het plangebied

Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet niet in uitbreiding van activiteiten ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' en de omgevingsvergunning voor de locatie van duwbakken en de ankerplaats. In het kader van de omgevingsvergunning is een natuurtoets uitgevoerd. Het thema natuur vormt geen belemmering in het kader van dit bestemmingsplan.

4.9 Water

Inleiding

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling dient nauwkeurig onderzocht te worden of er ook waterbelangen in het geding zijn. De watertoets heeft tot doel te komen tot een goed functionerend en beheersbaar ontwerp van de waterhuishouding en de riolering van het plangebied, aansluitend op het vigerende beleid van rijk, provincie, waterschap en gemeente. Hiertoe worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp vroegtijdig in het proces uitgewerkt en kunnen eventuele kansen of knelpunten in dit stadium wordenesignaleerd.

Kader

Bevoegd gezag

Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Op de projectlocatie is het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) bevoegd gezag. De taak van het CNB is het bevorderen van een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Het CNB heeft de uitvoering van die taak belegd bij de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam. Het beheersgebied van het CNB loopt vanaf 12 mijl voor de koppen van de havenhoofden in IJmuiden (inclusief IJ-geul 24 mijl) tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de daarop uitkomende havenbekkens. De plannen zijn zowel met Rijkswaterstaat als het Centraal Nautisch beheer overlegd.

Waterbeleid voor de 21e eeuw (2000)

Het kabinetsstandpunt WB21 ('Anders omgaan met water') stelt dat het toekomstige

waterbeleid sterker moet anticiperen op toekomstige ontwikkelingen in plaats van te reageren op incidenten. De veiligheid moet gewaarborgd blijven, de kans op overstromingen mag niet toenemen, wateroverlast moet worden teruggedrongen.

Het parool is: méér ruimte voor water, naast allerlei technische maatregelen. Het beleid gaat uit van een drietrapsstrategie: vasthouden, bergen en afvoeren.

De volgende aanpak voor regionale systemen wordt voorgestaan:

- watervisie opstellen met als onderdeel een waterkansenkaart die aangeeft waar ruimte voor water nodig is;
- watertoets toepassen op ruimtelijke besluiten, zodat gevolgen voor veiligheid en wateroverlast in samenhang met gevolgen voor waterkwaliteit en verdroging in beeld gebracht worden.

Bij ruimtelijke plannen is het verplicht de watertoets uit te voeren om de effecten van de plannen voor de waterhuishoudkundige situatie in beeld te krijgen en negatieve gevolgen zo veel mogelijk te vermijden. De watertoets is een procesinstrument. Het is op te vatten als een set van spelregels voor het zorgvuldig en vroegtijdig meenemen van water in de afweging en besluitvorming van ruimtelijke plannen en besluiten. Toetsingscriteria in de watertoets zijn: veiligheid, regionale- en lokale wateroverlast, rioleringssysteem, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwateroverlast, oppervlaktewaterkwaliteit, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Nationaal Waterplan 2016-2021 (2015)

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

Middels het Nationaal Waterplan wil het rijk op zoek naar integrale oplossingen voor het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart.

Voor het IJsselmeergebied, waar Amsterdam onder valt, is de ambitie genoemd om de beleidsdoelen zoals beschreven in de Rijksstructuurvisie Afsluitdijk en de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer zo veel mogelijk integraal uit te werken, in samenhang met maatregelen voor klimaatadaptatie. Hiertoe werkt het Rijk nauw samen met regionale overheden als de Provincie Noord-Holland en de Gemeente Amsterdam, het bedrijfsleven en kennisinstanties. Een samenhangend pakket maatregelen moet het watersysteem robuuster maken, met een goede balans tussen de gebruiksfuncties. Het IJ wordt niet specifiek genoemd in het Waterplan.

Deltaprogramma 2017 (2016)

In het Deltaprogramma staan plannen om Nederland te beschermen, omdat het kwetsbaar is door haar ligging: een laaggelegen land met veel water (delta). Ieder jaar wordt er een

nieuwe Deltaprogramma vastgesteld, om ervoor te zorgen dat Nederland en haar inwoners veilig zijn. Er zijn 4 belangrijke redenen waarom het Deltaprogramma nodig is:

- Uit metingen blijkt dat de zeespiegel stijgt en de bodem daalt;
- Er zijn meer extreme regenbuien;
- Er wonen meer mensen in Nederland, dus bij een overstroming zouden er meer slachtoffers vallen;
- Bijna 60% van Nederland kan onder water komen te staan. In dat gebied liggen ook de grootste steden. Een deel van dat gebied is het economische centrum van Nederland.

De risico's op een watersnoodramp zoals in 1953 nemen dus toe. De doelen van het Deltaprogramma zijn:

- Nederland nu en in de toekomst beschermen tegen overstromingen;
- Zorgen voor voldoende zoetwater;
- De inrichting van het land klimaatbestendig maken.

In het Deltaprogramma 2017 is een omschrijving gegeven van de voortgang van het programma voor het IJsselmeergebied, waar Amsterdam -en dus het IJ-, bij hoort. Het splitst zich uit in een aantal studies en concrete maatregelen. In het deelprogramma IJsselmeergebied staat de toekomstige opgave voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in het IJsselmeergebied centraal. Onderzocht wordt of op termijn het peilbeheer van het IJsselmeer moet worden aangepast, rekening houdend met de andere belangen die spelen in het gebied.

De ontwikkeling van het mogelijk maken van aanlegplekken voor 24 duwbakken en een ankerplaats met ruimte voor 8 duwbakken is niet in strijd met de doelen van het Deltaprogramma en staan ook geen van de uitgangspunten voor het IJsselmeergebied in de weg.

Beoordeling

Omgevingsaspecten

Het plangebied ligt in het IJ, buiten de vaarweg. De gemeten waterstand ter hoogte van de Surinamekade en Sumatrakade t.o.v. NAP was op 1 november 2016 -41 cm (bron: Rijkswaterstaat, 2016).

Waterkeringen

Er liggen geen regionale waterkeringen binnen het plangebied of in de directe omgeving. In het kader van het plan zijn derhalve geen beschermende maatregelen nodig.

Waterkwaliteit

De aanlegplaats voor duwbakken en ankerplaats en de wachtplaatsen voor binnenvaart liggen in het IJ, een vaarweg met veel beroepsvaart. De wachtplaatsen leiden niet tot toevoeging van stoffen aan het IJ die de kwaliteit van het water negatief beïnvloeden.

Grondwater

Er wordt geen ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

Toename verhard oppervlak

Voor wat betreft de bebouwing is er sprake van drie keer twee aanlegpalen waaraan 24 duwbakken kunnen liggen en een ankerplaats met plaats voor 8 duwbakken en binnenvaartschepen met aggregaatverbod. De oppervlakte van deze bebouwing (aanlegpalen) is zeer gering. Bij toename van verhard oppervlak dient deze toename gecompenseerd te worden door het aanleggen van oppervlakte water. Omdat er sprake is van een verwaarloosbare toename (alleen 6 aanmeerpalen) van verhard oppervlak in het oppervlaktewater is geen compensatie nodig. Tegenover de toename staat bovendien de afname van verharding als gevolg van het schrappen van de mogelijkheid tot het realiseren van steigers.

Riolering

Er is geen sprake van riolering nabij de projectlocatie. Er is ook geen afwatering of riolering benodigd.

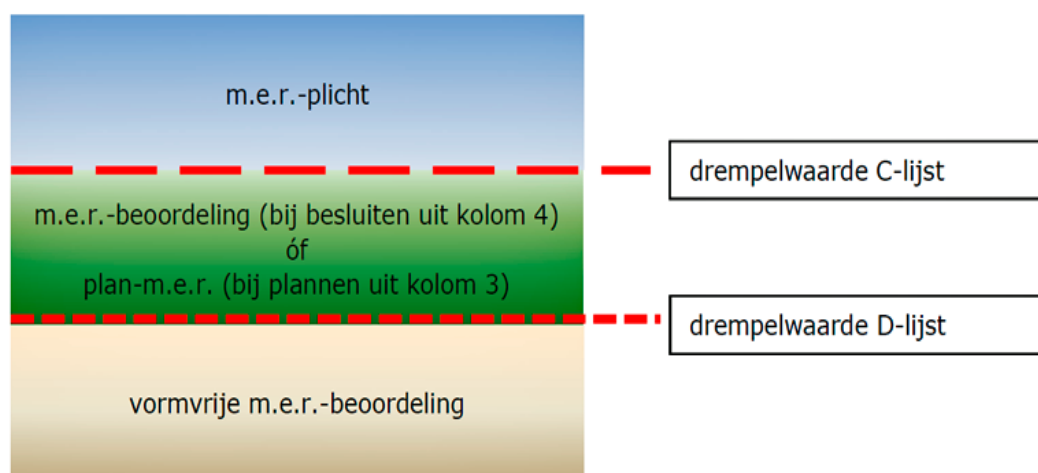
Conclusie

Op het niveau van het bestemmingsplan gelden er geen belemmeringen vanuit het aspect water.

4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Kader

Voor de voorgenomen ontwikkelingen dient gemotiveerd te worden of sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient een m.e.r.-procedure, een m.e.r.-beoordelingsprocedure of een vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden.



Figuur 6: Globale uitleg drempelwaarden uit Besluit m.e.r.

Beoordeling

Het bestemmingsplan voorziet niet in uitbreiding van activiteiten ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' en de omgevingsvergunning voor de locatie van duwbakken en de ankerplaats. Er geldt geen beperking vanuit het onderdeel m.e.r.

Hoofdstuk 5 Uitleg juridische plansystematiek

5.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

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

5.2 De bestemmingen

5.2.1 Algemeen

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

In dit hoofdstuk wordt elk artikel van de planregels kort toegelicht.

5.2.2 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

5.2.3 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

Deze bestemming heeft betrekking op het 'Kompaseiland'. De bestemmingsregeling is conserverend van aard. Er worden geen nieuwe bouw- of gebruiksmogelijkheden geboden.

Artikel 4 Water

Deze bestemming vormt de hoofdbestemming van het bestemmingsplan. De regeling betreft de juridisch planologische vertaling van de vaststellingsovereenkomst en heeft betrekking op de locatie voor duwbakken en de ankerplaats waarvoor op 24 mei 2017 omgevingsvergunning is afgegeven.

De regeling voorziet in 6 verschillende aanduidingsvlakken waar per vlak verschillende (afmeer) activiteiten zijn toegestaan.

1. binnen het gebied met de aanduiding 'specifieke vorm van water - locatie duwbakken' is een afmeerlocatie voor maximaal 24 wachtplaatsen voor duwbakken toegestaan. De lengte van de duwbakken mag niet meer bedragen dan 110 meter. De regeling voorziet binnen dit aanduidingsgebied in de bouw van 6 afmeerpalen op locaties zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan.
2. binnen het gebied met de aanduiding 'specifieke vorm van water - ankerplaats' is een

ankerplaats toegestaan voor binnenvaartschepen en duwbakken. De lengte van de duwbakken en de binnenvaartschepen mag niet meer bedragen dan 110 meter. Binnen dit gebied geldt een aggregaatverbod.

3. binnen het gebied met de aanduiding 'specifieke vorm van water - operationele ruimte' is een afmeerlocatie voor kleine zeeschepen toegestaan. De lengte van kleine zeeschepen bedraagt maximaal 200 meter. Ze meren aan bij zogenaamde 'Franse Boeien'.
4. binnen het gebied met de aanduiding 'specifieke vorm van water - wachtplaats binnenvaart - 1' zijn ligplaatsen met bijbehorende toegangsvoorziening voor maximaal 12 binnenvaartschepen toegestaan. De lengte van de binnenvaartschepen mag niet meer bedragen dan 110 meter. Het aanduidingsvlak is ca. 900 meter lang en 25 meter breed.
5. binnen het gebied met de aanduiding 'specifieke vorm van water - passagiersvaartuig' zijn ligplaatsen met bijbehorende toegangsvoorziening toegestaan. Het gebied is ca. 80 meter lang en 25 meter breed en zal in de praktijk ruimte kunnen bieden voor het gelijktijdig afmeren van maximaal 2 passagiersvoertuigen.
6. binnen het gebied met de aanduiding 'specifieke vorm van water - wachtplaats binnenvaart - 2' zijn ligplaatsen met bijbehorende toegangsvoorziening voor maximaal 12 binnenvaartschepen toegestaan. De lengte van de binnenvaartschepen mag niet meer bedragen dan 110 meter. Het aanduidingsvlak is ca. 310 meter lang en 25 meter breed.

Met uitzondering van de specifieke mogelijkheden per aanduidingsvlak zoals hierboven beschreven geldt een verbod op gebruiken, laten gebruiken en/of in gebruik geven van gronden en bebouwing als ligplaats voor woonboten, passagiersvaartuigen, pleziervaartuigen, bedrijfsvaartuigen en stationerend vaartuigen. Verder geldt een verbod op het gebruiken, laten gebruiken en/of in gebruik geven van gronden en bebouwing ten dienste van aanleg- en/of terrasvlonders alsmede boothuizen al dan niet in of boven water.

Artikel 5 Anti-dubbeltelbepaling

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

Artikel 6 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bouwgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan. Ook zijn in dit artikel bepalingen algemene bepalingen opgenomen die betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In dit artikel worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geld-wisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Een deel van het voorliggende plangebied ligt binnen de 50 dB(A)geluidszone van industrieterrein 'Johan van Hasselkanaal'. In het voorliggende bestemmingsplan is deze zone aangegeven als gebiedsaanduiding 'Geluidszone - industrie - Johan van Hasselkanaal'. Deze gronden zijn mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het industrieterrein 'Johan van Hasselkanaal' op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. Ter plaatse van de gebiedsaanduiding geldt de bestemming 'Water'. Binnen deze bestemming zijn geluidsgevoelige gebouwen en terreinen toegestaan.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Het bevoegd gezag kan het plan wijzigen als wettelijke regelingen waarnaar wordt verwezen, na het tijdstip van vaststelling van het plan worden gewijzigd.

Verder kunnen bestemmingsgrenzen op ondergeschikte onderdelen worden aangepast.

Artikel 11 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het gemeentebestuur Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling. Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 12 Slotregel

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

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan' (als omschreven in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)). Daarmee kan de overheid kosten verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een 'bouwplan'. De gemeenteraad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen (onder meer) in het geval er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 8 april tot en met 20 mei 2019 ter inzage gelegen bij het stadsdeelkantoor aan het Oranje-Vrijstaatplein 2 en is ook online raadpleegbaar gemaakt. Op 15 april 2019 is een informatiebijeenkomst georganiseerd in de Kompaszaal aan de KNSM-laan 311.

Naar aanleiding van de terinzagelegging en de informatiebijeenkomst zijn 5 inhoudelijk verschillende inspraakreacties kenbaar gemaakt. Van deze reacties zijn er 4 ingediend namens een grote groep bewoners. In Nota van beantwoording inspraak- en vooroverlegreacties zijn de inspraak reacties (samen met de reacties van de overlegpartners, zie hieronder) samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de vooroverlegreactie heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

7.2 Vooroverleg

Het plan is, nadat het Dagelijks Bestuur ermee heeft ingestemd, in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Provincie Noord-Holland
- Waternet
- Structuurvisietoets gemeente Amsterdam
- Brandweer Amsterdam Amstelland
- Liander
- Centraal Nautisch Beheer (haven Amsterdam)
- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

De volgende adressanten hebben gereageerd:

- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
- Provincie Noord-Holland
- Brandweer Amsterdam-Amstelland

In Nota van beantwoording inspraak- en vooroverlegreacties zijn de reacties van de overlegpartners samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de vooroverlegreactie heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

7.3 Zienswijzen

Van 5 april 2023 tot en met 17 mei 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 8 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota zienswijze (zie Bijlage 3).

7.4 Ambtshalve wijzigingen

Er zijn naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen geen ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.