



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Bestemmingsplan Noorder IJplas

INHOUD

1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Begrenzing van het plangebied	5
1.3	Voorheen geldend bestemmingsplan	6
2.	BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	7
2.1	Ontstaansgeschiedenis	7
2.2	Huidige situatie	8
3.	BELEID IN HET BESTEMMINGSPLAN	10
3.1	Inrichtingsplan Noorder IJplas	10
3.2	Fietsverbindingen	11
3.3	Woonschepen Zijkanaal H-weg	13
3.4	Bebouwing Oostzanerdijk	13
3.5	Windturbines	14
4.	HET RUIMTELIJK (BELEIDS)KADER	15
4.1	Europees beleid	15
4.2	Rijksbeleid	16
4.3	Provinciaal beleid	17
4.4	Regionaal beleid	19
4.5	Hoogheemraadschap	20
4.6	Gemeentelijk beleid	22
4.7	Stadsdeelbeleid	25
5.	MILIEUASPECTEN	28
5.1	Geluid	28
5.2	Externe veiligheid inrichtingen	28
5.3	Externe veiligheid transportroutes	32
5.4	Kabels en leidingen	33
5.5	Luchtkwaliteit	36
5.6	Luchthavenindelingbesluit	37
5.7	Milieu effect rapportage	37
5.8	Archeologie en cultuurhistorie	38
5.9	Verkeer & parkeren	40
5.10	Flora en Fauna	41
5.11	Bodem	41
6.	WATERPARAGRAAF	42
6.1	Inleiding	42
6.2	Waterthema's	43
6.3	Conclusie	45
7.	JURIDISCHE PLANOPZET	45
7.1	Opbouw van het bestemmingsplan	45
7.2	Verbeelding	45
7.3	Regels	45
7.4	Artikelsgewijze toelichting	46

8.	UITVOERBAARHEID	53
8.1	Inspraak	53
8.2	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening	53
8.3	Economische uitvoerbaarheid	53
8.4	Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)	54
8.5	Goede diensten overleg	54
8.6	Handhaving	55

BIJLAGEN

1. Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen bestemmingsplan Noorder IJplas, Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, 2012
2. Archeologisch bureauonderzoek, Bureau Monumenten & Archeologie, juli 2009, kenmerk: BO 09-061
3. Nota van inspraak en overleg
4. Natuurtoets Noorder IJplas, dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, november 2012
5. TAC Advies Noorder IJplas, 6 juni 2012
6. TAC Advies Noorder IJplas, 15 maart 2013
7. Nota van beantwoording zienswijzen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dienen bestemmingsplannen ouder dan tien jaar te worden herzien. Het voorliggende plangebied valt binnen het bestemmingsplangebied van de partiële herziening van het noordelijk gedeelte ten westen van het Zijkanaal I van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1963. Op grond van de bepalingen in de Wro is het bestemmingsplan aan vernieuwing toe. Naast het feit van de actualisatieplicht hebben de verschillende overheden in de loop der jaren op een aantal terreinen nieuw beleid vastgesteld, dat door middel van dit bestemmingsplan juridisch planologisch wordt vertaald.



Afbeelding: de Noorder IJplas.

Voor de Noorder IJplas is in 2008 een inrichtingsplan gemaakt. Aanleiding voor het Inrichtingsplan is het verzoek van de Grondbank van de gemeente Amsterdam om de Noorder IJplas tijdelijk te kunnen gebruiken als hergebruiklocatie voor (zilte) schone grond en licht verontreinigde grond. Daarnaast heeft Waternet de plas aangemeld in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW).

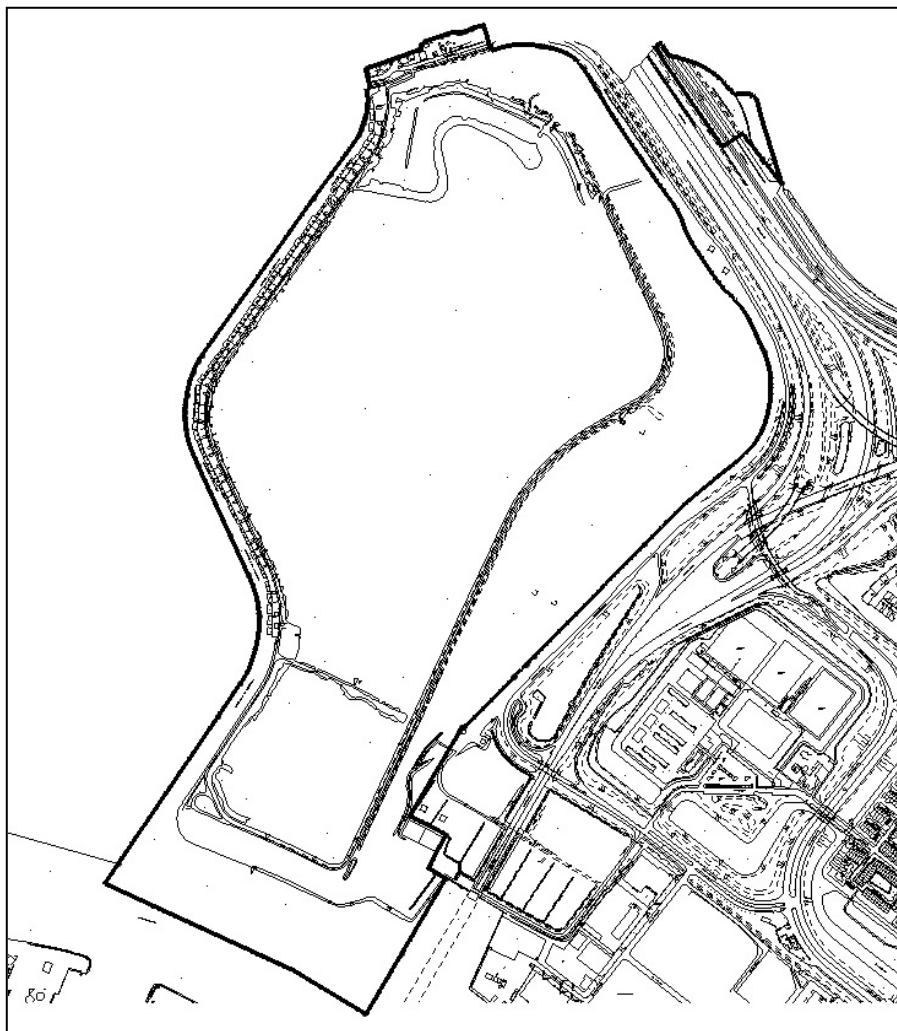
Door het storten van grond in de plas wordt de Noorder IJplas voor een groot deel verondiept. In het Inrichtingsplan is aan de hand van een ecologisch onderzoek naar de gevolgen van het verondiepen een inrichting van het gebied voorgesteld waarbij behoud en versterking van huidige ecologische waarden en natuurwaarden in combinatie met extensieve recreatie voorop

staat. Omdat het inrichtingsplan uitgaat van het behouden en versterken van ecologisch waardevolle elementen in combinatie met een beperkt aantal voorzieningen voor extensieve recreatie, is het bestemmingsplan vooral gericht op beheer.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Aan de westzijde wordt het bestemmingsplan begrensd door de stadsdeelgrens / gemeentegrens tussen Zaanstad en Amsterdam. Aan de noordzijde en oostzijde wordt aangesloten op het onherroepelijke bestemmingsplan “Westrandweg – 2^e Coentunnel”, dat op 16 maart 2011 is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Op de onderstaande afbeelding zijn de plangrenzen van bestemmingsplan ‘Noorder IJplas’ weergegeven.

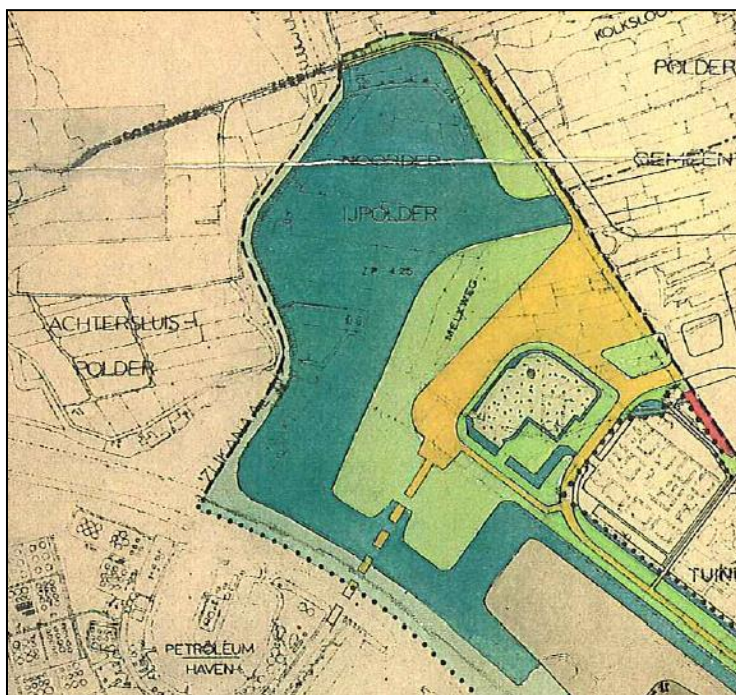


Afbeelding: plangebied Noorder IJplas

1.3 Voorheen geldend bestemmingsplan

Tot de vaststelling van het nu voorliggende bestemmingsplan gold ter plaatse van de Noorder IJplas de partiële herziening van het noordelijk gedeelte ten westen van het Zijkanaal I van het Algemeen Uitbreidingsplan. Vastgesteld door de Gemeenteraad op 8 mei 1963 en op 11 augustus 1964 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Op de kaart zijn de bestemmingen water en groen te zien. De huidige contouren van de plas en het omliggende terrein wijken af van de kaart en zouden bij een actualisering van het bestemmingsplan moeten worden aangepast.

Een uitsnede van de plankaart van de partiële herziening is weergegeven in de onderstaande afbeelding.



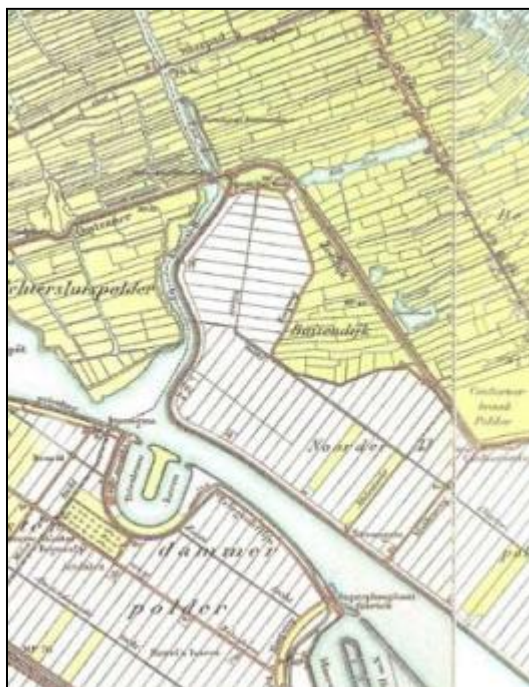
Afbeelding: uitsnede plankaart partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan.

2. Beschrijving van het plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis

De Noorder IJplas is een zandwinplas met een oppervlakte van zo'n 65 hectare water en zo'n 56 hectare land. Aan de westkant is het gebied begrensd door Zijkanaal H met aangrenzend industriegebied de Achtersluispolder. Hier begint Zaanstad. Aan de oostkant vormt het grondlichaam van de ringweg A10 de barrière tussen Amsterdam-Noord en de plas. Aan de overkant van het IJ is het silhouet van het Westelijk Havengebied met de silo's van de Petroleumhaven goed zichtbaar.

De bouw van de Oranjesluizen en de sluizen bij IJmuiden in de 19^e eeuw bracht het IJ onder controle en maakte de aanleg van het Noordzeekanaal mogelijk. Het plangebied is aan het IJ onttrokken als deel van de Noorder IJpolder, een polder die aanvankelijk gebruikt werd als landbouwgebied. En waar later de voor Noord kenmerkende grote scheepswerven en bijbehorende woonwijken gebouwd zijn.



Afbeelding: historische kaart van rond 1900 (bron: Masterplan Noorder IJ-plas)

Het plangebied is echter nooit bebouwd. Dit maakte het later geschikt voor zandwinning. In het plangebied liep een inmiddels vergraven dijkvak van de Waterlandse Zeedijk, de cultuurhistorische grens tussen zee en Waterland. Dit is een stukje veenweidegebied dat tussen de zeedijk en de droogmakerij lag ingeklemd. In de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw is de plas ontstaan. Ten behoeve van de aanleg van de ringweg A10 is er op grote schaal zand gewonnen. Daarna is het gebied jaren met rust gelaten en kon de natuur zijn gang gaan.

2.2 Huidige situatie

Natuurdeel

In de huidige situatie bestaat het natuurdeel van de Noorder IJplas uit grote waterpartijen, ruigtes, bos en struweel. Het plangebied is toegankelijk voor wandelaars door een aantal onverharde paden.



Afbeelding: zuidoever Grote Plas met industrieterrein in Zaandam op de achtergrond

Het brakwater milieu van de plas is uniek en er komen zeldzame en bijzondere flora en fauna voor. Op het terrein komen hoogteverschillen vanwege het dumpen en verslepen van grond voor. Er zijn rijke overgangen ontstaan. Er is een grote diversiteit aan flora en fauna waaronder diverse bijzondere soorten. De overgang land naar water is minder bijzonder. Over grote lengtes liggen betonnen matten die natuurontwikkeling bemoeilijken. Het slurfje in het noordwesten van de plas vormt hierop een uitzondering. Er is een ontwateringdepot van het stadsdeel dat gefilterd water afwatert op de plas.



Afbeelding: zicht op de Noorder IJplas, gezien vanaf de Zijkanal H-weg

Woonschepen

In het Zijkanaal H liggen 63 woonschepen. De walkant is veelal in gebruik genomen als tuin of parkeergelegenheid. Ook zijn er diverse bouwwerken (bergingen, parkeergarages) gerealiseerd. De doodlopende Zijkanaal H-weg dient als ontsluitingsweg voor de woonschepen en is onderdeel van een 30 kilometer zone. Aan het einde van de Zijkanaal H-weg is een keerpunt voor auto's en een speelplaats gerealiseerd.



Afbeelding: Zijkanaal H-weg met woonschepen in het Zijkanaal H

Bebouwing en busbaan Oostzanerdijk

Aan de noordzijde van de Oostzanerdijk ligt een aantal woningen en bedrijfsbebouwing. De Oostzanerdijk is gedeeltelijk toegankelijk voor autoverkeer, de rest is een busbaan, die een regionale verbinding vormt tussen Zaanstad en Amsterdam-Noord. Aan de Amsterdamse kant is er een aansluiting van de busbaan op de ringweg A10.



Afbeelding: Oostzanerdijk, ter hoogte van het begin van de busbaan.

3. Beleid in het bestemmingsplan

3.1 Inrichtingsplan Noorder IJplas

Voor de Noorder IJplas is in 2008 een inrichtingsplan gemaakt. Aanleiding voor het Inrichtingsplan is tweeledig. De Grondbank van de gemeente Amsterdam heeft een verzoek gedaan om de Noorder IJplas te gebruiken als hergebruiklocatie voor (zilte) schone grond en licht verontreinigde grond. Waternet heeft de Noorder IJplas aangemeld in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Op basis van de KRW moet de ecologische kwaliteit van de plas verbeterd worden.

Uitgangspunt voor de plas en het gebied er omheen is behoud en versterking van natuurwaarden en het bieden van ruimte voor extensieve recreatie, gericht op natuurbeleving. Daarbij gaat het voornamelijk om onverharde wandelpaden. Qua voorzieningen wordt daarmee aangesloten bij hetgeen de Structuurvisie van Amsterdam voorschrijft voor de “ruigtegebied / struinnatuur”. Voor de plas wordt uitgegaan van het verondiepen (minder diep maken) en het verbeteren van de waterkwaliteit.

Daarnaast is het wenselijk om een deel van de plas te benutten als compensatie voor aan te plempen delen van het IJ aan de Noordelijke IJ-oeveren. Om als waterberging te kunnen dienen is het nodig om een deel van de plas in open verbinding te stellen met het Noordzeekanaal.

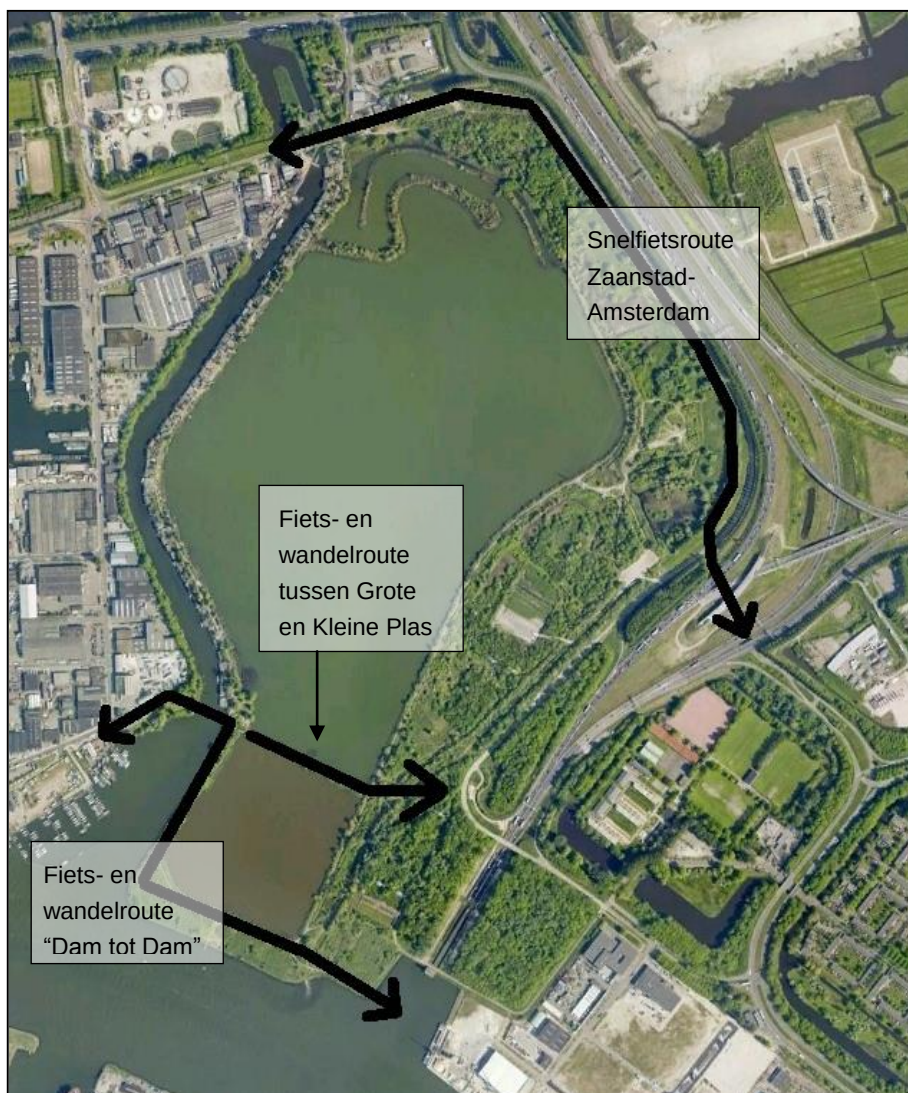
De volgende ontwikkelingen zijn voorgesteld:

- a. de kleine plas wordt in verbinding gesteld met het Noordzeekanaal. Het ontstane gat wordt gedeeltelijk verondiept en voorzien van natuurlijke oevers. De belangen van waterberging en natuur worden hierdoor gecombineerd. Omdat over het smalle deel aan de westzijde van de kleine plas een recreatieve fiets- en wandelroute wordt voorzien, is in het bestemmingsplan een brug of duiker toegestaan, zodat de verbinding kan worden overbrugd door de fietsers en wandelaars;
- b. vanuit de kleine plas wordt middels een inlaat gecontroleerd brak water in de grote plas ingebracht. Daardoor zal de grote plas niet verder verzoeten, waardoor het leefmilieu voor brakwaterplanten en –diersoorten wordt verbeterd;
- c. de grote plas wordt verondiept. Hierdoor worden de levensomstandigheden voor waterplanten en fauna (vissen en vogels) verbeterd en wordt tevens tegemoet gekomen aan de wens van de Grondbank om grond in de plas te kunnen storten;
- d. in het ruderaal terrein blijft de afwisseling tussen rietlanden, ruigte, bos en struweel gehandhaafd.

Het natuurgebied is en blijft primair bedoeld voor wandelaars (al dan niet met een hond). Fietspaden worden alleen toegestaan aan de noordzijde, op de groenstrook tussen de Grote Plas en de Kleine Plas en aan de zuidzijde. Zie in dat verband paragraaf 3.2. Het motorcrossen wordt niet toegestaan, omdat het niet past in het gewenste natuurlijk en ecologisch beeld voor de Noorder IJplas en is in strijd met de bepalingen in de Structuurvisie (Hoofdgroenstructuur).

3.2 Fietsverbindingen

In de huidige situatie zijn er geen goede doorgaande fietsverbindingen tussen Amsterdam en Zaandam. In dit bestemmingsplan worden drie fietsverbindingen mogelijk gemaakt: de “Snelfietsroute Zaanstad – Amsterdam”, de fiets- en wandelroute op de groenstrook tussen de Grote Plas en de Kleine Plas en fiets- en wandelroute “Dam tot Dam”. Op de afbeelding zijn beide fietsroutes aangegeven.



Recreatieve fiets- en wandelroute “Dam tot Dam”

De Deelraad heeft op 11 juli 2012 ingestemd met de uitgangspunten en het geschetste eindbeeld in de studie “Van Dam tot Dam, voorstel voor een fiets- en wandelpad langs Zaan en IJ”.

Het gebied langs het IJ en de Zaan is zowel nu als in de toekomst aan het veranderen. Een vliegwiel in deze ontwikkelingen is een recreatief fiets- en wandelpad dat een zeer gewenste verbinding kan vormen tussen de twee steden. Voor de trein en auto zijn al genoeg

mogelijkheden, de oevers zouden de fietser de kortste route tussen Zaandam en Amsterdam kunnen bieden. Door het IJ en de Zaan opnieuw te betrekken bij de verbinding tussen de twee steden wordt niet alleen eer gedaan aan de historische waterverbinding, maar worden ook twee (groeierende) economieën met elkaar verbonden. De steden krijgen weer voorkanten aan hun rivier en er ontstaan verblijfsplekken aan het water. De nieuwe verbinding maakt het mogelijk om de samenhang (en de ruimtelijke kwaliteit van de Zaan en het IJ) fysiek te beleven. De fietsroute is ontwikkeld door de gemeente Amsterdam (Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer), gemeente Zaanstad en de stadsregio. Voor een deel is het fietspad al gerealiseerd en voor een deel is het nog in uitvoering/planvorming. Dit laatste geldt vooral voor het deel rondom de Noorder IJplas en de aansluiting tussen stadsdeel Noord en de Achtersluispolder. In het nu voorliggende bestemmingsplan is de fietsverbinding mogelijk gemaakt door deze aan te duiden op de verbeelding. Een belangrijke ontbrekende schakel is de brug over het Zijkanaal H. In het bestemmingsplan is deze brug mogelijk gemaakt.

Snelfietsroute Zaanstad – Amsterdam

Door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam is een Nota van Uitgangspunten opgesteld voor een doorgaande fietsverbinding tussen Amsterdam Noord en Zaanstad, ten noorden van de Noorder IJplas. Aanleiding is het project “Fiets Filevrij” waarbij de gemeente Amsterdam samen met het stadsdeel Noord, Stadsregio Amsterdam, de gemeente Zaanstad, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Fietzersbond in 2007 een intentieverklaring heeft getekend. Hierin is de intentie uitgesproken om tussen Amsterdam en Zaanstad een snelfietsroute te realiseren.



De doorgaande fietsroute wordt gerealiseerd langs de bestaande busbaan aan de noordzijde van de Noorder IJplas. Het nieuwe fietspad ligt slechts voor een klein deel binnen de grenzen van het nu voorliggende bestemmingsplan. Daar waar dat het geval is, zijn de gronden zodanig bestemd dat een fietspad is toegestaan.

3.3 Woonschepen Zijkanaal H-weg

Aan de Zijkanaal H-weg liggen in de huidige situatie woonschepen. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is behoud van deze woonschepen inclusief de huidige bebouwing in de tuinen. Conform de bestaande situatie is het parkeren in de tuinen en de bijgebouwen op de wal toegestaan.

In het water zijn conform de huidige situatie maximaal 63 woonschepen toegestaan. Dit betreft zowel woonboten, woonarken als woonvaartuigen. Bij het woonschip zijn steigers toegestaan, waarbij de lengte hetzelfde mag zijn als de lengte van het woonschip. Voor de breedte geldt een maximale maat van 3 meter, gemeten vanaf de oever. Op de steigers zijn geen bergingen toegestaan.



Afbeelding: woonschepen gezien vanaf het meest zuidelijke punt van de Zijkanaal H-weg (foto: Google).

In de huidige situatie zijn ook aan de zijde van de Noorder IJplas enkele bouwwerken opgericht en gronden in gebruik genomen als tuin. Dit is een illegale en ongewenste situatie, gelet op het ecologisch waardevolle karakter van de Noorder IJplas en de aangrenzende oever. In het bestemmingsplan zijn om die reden de tuinen uitsluitend toegestaan op de gronden tussen de Zijkanaal H-weg en de woonschepen.

3.4 Bebouwing Oostzanerdijk

Aan de Oostzanerdijk is een aantal woningen en bedrijfsbebouwing gerealiseerd. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is behoud van deze bebouwing en het huidige gebruik. De bedrijfsruimte wordt conform de vergunning gebruikt voor opslagdoeleinden van motorvoertuigen.

3.5 Windturbines

Stadsdeel Noord wil bijdragen aan de klimaatdoelstellingen van Amsterdam en de provincie Noord-Holland door windturbines in het stadsdeel te plaatsen. Om de plaatsing van windturbines mogelijk te maken moeten bestemmingsplannen worden aangepast voor zover deze niet op basis van de vigerende bestemmingsplannen zijn toegestaan. Voordat de Deelraad besluit op welke locaties onder welke voorwaarden windturbines worden toegestaan, wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. In deze procedure worden de potentiële locaties voor windturbines en hun milieueffecten onderzocht.

In navolging van de vastgestelde 'Strategienota Windturbines in Amsterdam-Noord' en 'Notitie reikwijdte en detailniveau Windturbines Amsterdam-Noord' stelt stadsdeel Noord momenteel een MER op ten aanzien van de plaatsing van windturbines in Noord. Vooralsnog blijkt uit deze MER dat de locaties Noorder IJplas en het Cornelis Douwesterrein (meest) geschikt zijn als locaties waar windturbines kunnen worden gerealiseerd.



voorbeelden van windturbines

Het realiseren van duurzame energie (in dit geval windturbines) betreft een grote, bestuurlijke wens van zowel het stadsdeel als de Centrale Stad. Echter, op 13 juli 2012 heeft Provinciale Staten van Noord-Holland een voorbereidingsbesluit gepubliceerd ten aanzien van de plaatsing van windturbines. Dit besluit houdt in dat de provincie geen vergunning meer afgeeft voor de bouw van nieuwe windturbines en windparken. Bij dit besluit hebben Provinciale Staten aangegeven hun beleid en regelgeving inzake windturbines op land te willen herzien en daartoe de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) te zullen wijzigen. Op 17 december 2012 heeft Provinciale Staten besloten de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie te wijzigen. In artikel 32 van deze verordening is vastgelegd dat een bestemmingsplan in principe niet mag voorzien in bestemmingen en regels die het bouwen of opschalen van één of meer windturbines mogelijk maken. In de provinciale verordening is een windturbine als volgt gedefinieerd: een door wind aangedreven bouwwerk met een rotordiameter groter dan 5 meter en een ashoogte groter dan 7 meter waarmee energie wordt opgewekt, inclusief de bij dit bouwwerk behorende (infrastructurele) voorzieningen, met uitzondering van traditionele windmolens of replica's hiervan.

Voorgaande betekent voor het voorliggende bestemmingsplan Noorder IJplas dat er geen planologische ruimte voor het bouwen van nieuwe windturbines is opgenomen. Te zijner tijd zal voor een eventuele bouw van windmolens een apart bestemmingsplan worden opgesteld.

4. Het ruimtelijk (beleids)kader

4.1 Europees beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

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

- van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- het aquatische milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- 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 onder in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Europese Kaderrichtlijn Water.

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 ordeningplannen 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. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

4.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 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 ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, instandhouden 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, zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onder andere Rijkswaardewegen, Waddenzee, hoofdspoorwegen, Ecologische Hoofdstructuur en defensie.

Het Noordzeekanaal is een Rijkswaardeweg. Conform de "Richtlijnen vaardewegen 2011" bedraagt de vrije ruimte voor een "recht vaardewegvak en buitenbocht in stedelijk gebied" 10 meter. In de regels van dit bestemmingsplan bepaald dat de geprojecteerde uitkijktoren niet in een zone van 10 meter van het Noordzeekanaal mag worden gebouwd.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet op de waterkering;
- Grondwaterwet;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- Waterstaatswet 1900;
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast

kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op het wateraspect.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de beheerplannen voor de stroomgebieden. Het bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande situatie, behoud van het bestaande wateroppervlakte en behoud van de primaire waterkering. Er zijn in dit bestemmingsplan geen nationale belangen op het gebied van water in het geding.

4.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Provinciale Structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien.

Amsterdam maakt in het ontwerp onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet

zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid. Het bestemmingsplan is conserverend van aard. De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie, niet voor de gemeente of het stadsdeel. De structuurvisie heeft daarom geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan.

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is een van de instrumenten vanuit de Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten om hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prvs schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) en is in overeenstemming met de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie.

Bouwstop windmolens: voorbereidingsbesluit Wind op Land Noord-Holland

Op 13 juli 2012 heeft Provinciale Staten van Noord-Holland een voorbereidingsbesluit gepubliceerd ten aanzien van de plaatsing van windturbines. Dit besluit hield in dat de provincie geen vergunning meer afgeeft voor de bouw van nieuwe windturbines en windparken. Bij dit besluit hebben Provinciale Staten aangegeven hun beleid en regelgeving inzake windturbines op land te willen herzien en daartoe de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) te zullen wijzigen. Op 17 december 2012 heeft Provinciale Staten besloten de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie te wijzigen. In artikel 32 van deze verordening is vastgelegd dat een bestemmingsplan in principe niet mag voorzien in bestemmingen en regels die het bouwen of opschalen van één of meer windturbines mogelijk maken. In de provinciale verordening is een windturbine als volgt gedefinieerd: een door wind aangedreven bouwwerk met een rotordiameter groter dan 5 meter en een ashoogte groter dan 7 meter waarmee energie wordt opgewekt, inclusief de bij dit bouwwerk behorende (infrastructurele) voorzieningen, met uitzondering van traditionele windmolens of replica's hiervan.

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 6 wordt nader ingegaan op het waterspect.

4.4 Regionaal beleid

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

Het voormalige ROA, tegenwoordig Stadsregio Amsterdam, heeft een beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer: het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Het plan is vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004. De belangrijkste beleidsuitgangspunten 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. Het RVVP beschrijft de wijze waarop de Stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015. De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer.

De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

- het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;
- de problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
- met het RVVP wordt ernaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkniveau die daarvoor nodig zijn. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de huidige verkeersstructuur van het plangebied.



Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Met het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit zet de Stadsregio Amsterdam een offensief in gang om de lucht schoner te krijgen. Het actieplan geeft een overzicht van de problemen met de luchtkwaliteit in de regio en de maatregelen waarmee in de Stadsregio de luchtverontreiniging worden bestreden. Uiterlijk in 2015 moeten de overschrijdingen voor stikstofdioxide (NO₂) in de lucht zijn gesaneerd. Belangrijke instrumenten zijn schoon openbaar vervoer, regionale afspraken over milieuzonering en betere verkeersdoorstroming en snelheidsverlagingen op de drukste wegen en in de bebouwde kom. In het actieplan wordt ook een overzicht gegeven van de lokale maatregelen van de gemeenten in de Stadsregio Amsterdam. In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

OV-visie 2010-2030

De Stadsregio Amsterdam wil de komende 20 jaar het OV sterk verbeteren en uitbreiden. Dit gebeurt door uitbreiding van verbindingen, hogere frequenties en verbeterd comfort voor de reiziger. De noordelijke Randstad groeit toe naar een metropool en het OV-netwerk moet daarvan het visitekaartje worden. Dat is de ambitie uit de OV-Visie 2010-2030, die is opgesteld door de gemeenten van de Stadsregio, in nauwe samenwerking met aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties en vervoerbedrijven.

Op 24 juni 2008 is de Visie vastgesteld door de Regioraad. In de regionale OV-Visie 2010-2030 worden de ambities en projecten genoemd die het openbaar vervoer de komende decennia tot een duurzame drager van de metropool moeten maken. De Visie is leidraad voor het investeringsprogramma van de regio. Gezien de ambitie voor één metropolitaan OV-net, presenteert de Stadsregio de verbeteringen als één pakket noodzakelijke projecten. Voor het onderhavige bestemmingsplan heeft deze visie geen consequenties, uitgangspunt is behoud van de reeds bestaande busbaan aan de noordzijde van het plangebied.

4.5 Hoogheemraadschap

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Waterbeheersplan 4, 2010-2015

In dit plan beschrijft het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier de doelstellingen voor de periode 2010-2015 voor de drie kerntaken: veiligheid tegen overstromingen, droge voeten en schoon water. De agenda van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt in deze periode sterk bepaald door de klimaatverandering. Deze verandering heeft direct invloed op de kerntaken. De missie van het hoogheemraadschap is erop gericht om ook de komende jaren, ondanks klimaat- en weersveranderingen, Noord-Holland boven het Noordzeekanaal veilig te houden tegen overstromingen en te zorgen voor droge voeten en schoon water.

Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2009

Voor handelingen in oppervlaktewaterlichamen is onder de Waterwet in beginsel nog maar één watervergunning vereist, waarin alle aspecten van het waterbeheer integraal worden getoetst. Een watervergunning van HHNK is op grond van de wet in ieder geval vereist voor:

- het brengen van stoffen in een oppervlaktewaterlichaam (artikel 6.2 lid 1);

- met behulp van een werk, niet zijnde een openbaar vuilwaterriool, water of stoffen te brengen op een zuivering technisch werk (artikel 6.2 lid 2);
 - het brengen van water in of onttrekken aan een oppervlaktewaterlichaam (artikel 6.5).
- Voorts is op grond van artikel 6.6 Waterwet en nader uitgewerkt in hoofdstuk 6 van het Waterbesluit HHNK bevoegd om bij verordening (keur) nadere regels te stellen voor het gebruik van watersystemen. HHNK heeft van deze bevoegdheid gebruik gemaakt. De verordening is op 18 november 2009 vastgesteld als Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2009. Als de regulering bij beschikking leidt tot een vergunning of ontheffing is er op grond van artikel 6.13 Waterwet eveneens sprake van een watervergunning. In de Keur is vastgelegd dat in principe tevens een watervergunning van HHNK is vereist voor de volgende handelingen:
- het op een aantal wijzen gebruik maken van een waterstaatswerk anders dan in overeenstemming met de functie (artikel 4.1 Keur HHNK);
 - het door verhard oppervlak versneld tot afvoer laten komen van neerslag (artikel 4.2 Keur HHNK);
 - het af- en aanvoeren, lozen en onttrekken van water aan kwetsbare oppervlaktewater lichamen en gebieden (artikel 4.5 Keur HHNK);

Voor een aantal specifiek omschreven handelingen heeft HHNK op 13 oktober 2009 tevens een set van algemene regels vastgesteld. Voor deze handelingen geldt een vrijstelling van de vergunningplicht. Voor de volgende handelingen gelden binnen een specifiek toepassingsgebied algemene regels ten aanzien van beschoeiingen, steigers en vlonders, kabels en leidingen, lozingswerken, natuurvriendelijke oevers, werken en beplantingen langs oppervlaktewaterlichamen en kleine of kortdurende grondwateronttrekkingen en infiltraties. Het bestemmingsplan gaat uit van bestaand waterareaal.

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

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. 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. De overheden hebben voor het stroomgebied waar Amsterdam in valt 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.

Keur AGV 2011

De Waterwet biedt de mogelijkheid dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de 'behartiging van aan het Waterschap opgedragen taken'. Op 1 december 2011 is de nieuwe Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), het 'Keurbesluit Vrijstellingen' en de bijbehorende 'Beleidsregels' in werking getreden. De Keur van het hoogheemraadschap AGV is niet alleen gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer en bescherming tegen wateroverlast en overstroming, maar ook op het beschermen van de ecologische

toestand van het watersysteem, ofwel van water-, waterbodem, oevers en waterkeringen. Ook de Europese Kaderrichtlijn water, die inmiddels in Nederland de kracht van wet heeft, is gericht op de bescherming van de ecologische toestand van watersystemen en stelt hier zelfs resultaatverplichtingen aan.

4.6 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie “Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam”

De Structuurvisie “Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam” is op 17 februari 2011 door de Gemeenteraad vastgesteld. De beleidsdoeleinden van de Structuurvisie zijn onder andere het richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam in de context van de Metropoolregio Amsterdam en het vormen van een bindend element en toetsingskader van al het ruimtelijk relevant beleid met gemeentelijk belang voor de centrale stad en stadsdelen voor de periode 2010-2020.

In de periode tot 2020 worden de lopende projecten Overhoeks en Buiksloterham afgemaakt en worden ook die projecten uitgevoerd die de afgelopen jaren zijn voorbereid en die mogelijk gemaakt worden door het convenant, namelijk Houthavens en NDSM-werf. Daarnaast start de aanleg van de tweede Coentunnel en de Noordtangent en de planvoorbereiding voor het doortrekken van de ringlijn van de metro naar Amsterdam Noord. Ook start een verkenning voor de Noordoosttangent. In het plangebied voor de Noorder IJplas zijn geen stedelijke ontwikkelingen voorzien.

Hoofdgroenstructuur

Een groot deel van het plangebied is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, groentype ‘Ruigtegebied/struinnatuur’. Binnen dit groentype is het gewenste gebruik en beleving: wild ogende gebieden die voor Amsterdam zeldzame planten en dieren bevatten en mogelijkheden bieden voor natuurbeleving vanaf de randen of vanaf ongebaande paden door het gebied. Natuur- en landschapsgerichte recreatie, met een gevoel van afstand tot de stad. Mogelijkheden voor ‘natuurvorsen’. Hoewel kleinschalige voorzieningen nodig zijn, ligt de kwaliteit van de beleving in het ongeplande karakter: ontwerper en beheerder blijven achter de schermen.



Beleidsintentie voor groentype 'Ruigtegebied/struinnatuur': deze gebieden mogen niet opgevuld raken met andere functies of met andersoortige groenfuncties (volkstuinten, sportparken, parken e.d.). Intensieve recreatievormen en recreatie die niet primair op de natuur is gericht, zijn niet toegestaan. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt).

Inpasbare voorzieningen voor groentype 'Ruigtegebied/struinnatuur': in entreezone informatieborden, banken, prullenbakken, fietsenrekken, eventueel een klein infocentrum en beheerderonderkomen (vergelijk natuurtuin De Wiedijk). In het achterland hoogstens onverharde of half verharde wandelpaden en op natuurbeleving gerichte voorzieningen als een vogeluitkijkhut.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie, waarbij conform de begrenzing van de Hoofdgroenstructuur grotendeels de bestemming "Natuur" is toegekend. Binnen deze bestemming zijn natuur, groen, water en onverharde paden toegestaan. Aan de zuidzijde en op de groenstrook tussen de Grote Plas en de Kleine Plas wordt een verhard fiets/voetpad gerealiseerd. De Zijkanaal H-weg is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. Voor deze weg wordt echter uitgegaan van een verkeersbestemming, conform bestaand gebruik. Voor de tuinen bij de woonschepen is de bestemming "Groen" aangehouden. De omvang van de toegestane tuinbebouwing is gelet op de ligging in de Hoofdgroenstructuur beperkt gehouden (maximaal 15 m² per tuin). In het kader van dit bestemmingsplan is advies gevraagd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC), zie hiervoor paragraaf 8.4.

Archeologiebeleid Amsterdam

Bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan is altijd een nadere waardestelling nodig van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. 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. Voor de Noorder IJplas is een archeologisch bureau onderzoek gedaan, zie hoofdstuk 5.

Short stay beleid

Op 12 februari 2009 heeft de Gemeenteraad een beleidsnotitie vastgesteld over short stay. Doel van de beleidsnotitie is om betere huisvestingsmogelijkheden te bieden door het toestaan van kort wonen. Hiermee wordt de sociaal-economisch vestigingsklimaat aantrekkelijker gemaakt wat een voorwaarde is om de Topstad-ambitie van Amsterdam te realiseren. Hoewel het gebruik van woningen voor short stay (tussen 1 week en 6 maanden) feitelijk erg lijkt op wonen, wordt deze functie door de bestuursrechter in strijd geacht met de bestemming 'wonen'. Voor het gebruik van woningen voor de functie van short stay is een vergunning nodig op grond van de Huisvestingswet. In de gemeentelijke Huisvestingsverordening zijn toetsingscriteria opgenomen die bij de verlening van vergunningen betrokken moeten worden. Binnen de woonbestemmingen is in het voorliggende bestemmingsplan short stay opgenomen.

Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen.

In 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat.

Om de gestelde doelen te realiseren zijn de volgende acties en stappen nodig per zorgplicht:

ONDERWERP	STEDELIJK AFVALWATER	HEMELWATER	GRONDWATER
Aanleg	• aansluiten bestaande ongezuiverde lozingen • aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	• aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	• toetsen ruimtelijke plannen • verder uitwerken grondwaterbeleid
Beheer: onderzoek	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren
Beheer: reiniging	• reiniging van circa 360 km riolering per jaar (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	• reiniging per jaar van circa 260 km riolering (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	• regulier onderhoud • onderhoudsplan in ontwikkeling voor ontwatering-middelen

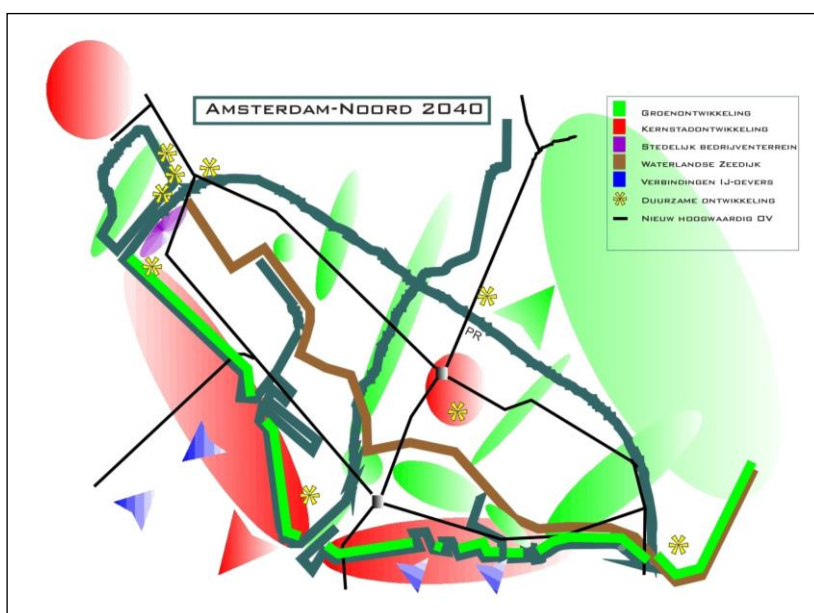
De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van de drie watertaken. Bij het realiseren van haar doelstellingen is zij echter ook afhankelijk van de medewerking van anderen:

- perceeleigenaren zoals particulieren, bedrijven en instellingen moeten ervoor zorgen dat hun perceel op de juiste wijze is aangesloten op de riolering (geen afvalwater op het hemelwaterriool) en kunnen hun eigen vervuiling beperken;
- bij het voorkomen of aanpakken van grondwaterproblemen is de gemeente afhankelijk van vele factoren, zoals de bodemopbouw, de wijze waarop het gebied bouwrijp is gemaakt, de inrichting en het gebruik van de grond, en de ondergrond. Vooral bij particulier terrein (bijvoorbeeld toename verharding, bouw van kelders) heeft de gemeente beperkte invloed. Het beheer van het peil van het oppervlaktewater, de verantwoordelijkheid van het waterschap, is vaak maar van beperkte invloed op het grondwaterniveau.

4.7 Stadsdeelbeleid

Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

In het Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040 wordt het gewenste ruimtelijk beeld van het stadsdeel in 2040 beschreven. Stadsdeel Noord wordt uitgebouwd tot een levendig en veelzijdig stadsdeel. De visie is één van de bouwstenen geweest voor de Structuurvisie Amsterdam 2040. Naast een beschrijving van de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling en bijbehorende bouwprojecten, worden condities genoemd die van belang zijn voor de toekomst van het stadsdeel Noord. De belangrijkste condities betreffen het verbeteren en uitbreiden van de diverse vervoersnetwerken en het versterken van de attractiviteit van het stadsdeel Noord door de water- en groenstructuur te verbeteren.



Afbeelding: ontwikkelingskaart Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

De ontwikkelingskaart geeft in notendop de accenten aan: de zuidwaartse rode pijl wijst op (kern)stedelijke aanhechting over de IJ-oeveren heen. Richting Zaanoevers in westelijke richting, in oostelijke richting tot aan Schellingwoude en rond het CAN. De groene pijl richting Waterland wijst op behoud en versterking van goede overgangen van stedelijk naar landelijk gebied. Het behoud van een goede balans tussen hoogstedelijkheid ten zuiden van de Waterlandse Zeedijk en de overgang naar de landelijke buitenschild in het noorden is essentieel. Daar speelt een robuuste groenstructuur een belangrijke rol in.

Opname van de Noorder-IJplas in deze structuur betekent dat de groenontwikkeling de stedelijke gebieden van Noord en Zaanstad verbindt en voor beide goed bereikbaar, beleefbaar en bruikbaar wordt. De Noorder IJ-plas kan, evenals het vele overige water in het stadsdeel, veel beter worden benut voor recreatie en sport. De blauwe pijlen geven aan dat Amsterdam-Noord hecht aan goede, fijnmaziger verbindingen tussen beide IJ-oeveren. Met hoogfrequente HOV-verbindingen die onderdeel zijn van een stevig regionaal netwerk wordt de bereikbaarheid verbeterd en ontstaat een aantrekkelijk alternatief voor autogebruik. Gele wieken (zie kaartje) symboliseren onze inzet op een klimaatbestendige ontwikkeling, duurzaam bouwen en op het gebruik van duurzame energiebronnen als wind en zon. De realisatie van windmolens aan de

Noorder IJplas is door het besluit van Gedeputeerde Staten (en de aanpassing van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie, zie paragraaf 4.3) niet meer aan de orde.

Nota Groen Amsterdam-Noord 2010-2014

De nota Groen Amsterdam-Noord 2010-2014 is vastgesteld door de Deelraad in december 2010. In de nota is aangegeven dat de Noorder IJplas kan worden gezien als waardevol groengebied met hoge ecologische waarden en ecologische potenties. Dat is bevestigd in het ecologisch onderzoek Noorder IJplas (januari 2007) en vertaald in een Inrichtingsplan Noorder IJplas (maart 2008).

Voor de Noorder IJplas wordt gestreefd naar behoud van de variatie aan flora en fauna, waarbij oog is voor extensieve vormen van recreatie. Het water wordt verondiept en zo heringericht dat een brakke waterplas goed kan gedijen. Het gebied wordt voor fietsers beter bereikbaar gemaakt door een snelfietsverbinding te realiseren langs de busbaan ten noorden van de plas, alsmede een recreatieve fietsverbinding langs de zuidoever van de Noorder IJplas.

Fietsnet 2007

Op 13 juni 2007 is de beleidsnota ten aanzien van het fietsnet Amsterdam-Noord "Laat de fiets niet links liggen" door de Deelraad vastgesteld. In Amsterdam Noord wordt gestreefd naar een fijnmazig, goed herkenbaar en samenhangend fietsnetwerk met comfortabele verbindingen en veilige routes. In de nota is het gewenste toekomstige fietsnetwerk voor Amsterdam Noord vastgesteld en is een aantal ontbrekende schakels en verbindingen benoemd. De fietsroute langs de noordelijke oever van de Noorder IJplas is één van de ontbrekende verbindingen in het fietsnetwerk van Noord. Daarnaast wordt voorzien in een recreatieve fiets- en wandelroute aan de zuidzijde van de Noorder IJplas. Beide fietsroutes zijn in het nu voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Stadsstranden Amsterdam Noord

Op 10 april 2007 heeft het Dagelijks Bestuur beleid vastgesteld ten aanzien van het realiseren van stadsstranden. Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Noord heeft, naar aanleiding van een door de Deelraad aangenomen motie, laten onderzoeken waar mogelijkheden zijn voor een stadsstrand langs het IJ. Het stadsdeelbestuur staat positief ten opzichte van 4 locaties voor stadsstrandjes, maar laat aanleg en de exploitatie over aan het particuliere initiatief. De Noorder IJplas is in het beleid als mogelijke locatie opgenomen, maar in het besluit is bepaald dat dit strand voorlopig niet wordt gerealiseerd. In het bestemmingsplan is om deze reden niet uitgegaan van de realisatie van een strand binnen het plangebied.

Waterplan Amsterdam Noord 2005-2010

In juli 2006 is het Waterplan Amsterdam-Noord 2005-2010 door alle betrokken waterbeheerders in stadsdeel Noord vastgesteld. Het Waterplan is een gezamenlijk product van stadsdeel Noord, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland. Doel van het plan is het watersysteem, de bergingscapaciteit en de waterkwaliteit in het stadsdeel door een samenhangend actieplan te verbeteren.

Eén van de acties uit het Waterplan Amsterdam-Noord is het gezamenlijk opstellen van Natstructuurplannen voor de acht waterstaatkundige gebieden. Het Waterplan beschrijft op hoofdlijnen de huidige staat van het watersysteem, de knelpunten en te maatregelen. In natstructuurplannen wordt dit per waterstaatkundige eenheid geconcretiseerd en vertaald naar maatregelenpakketten. In de nota is aangegeven dat de kwaliteit van het water in de Noorder IJplas bijzonder is. Vanwege een zoutwaterkwel heeft het water een brakke kwaliteit. Omdat het water niet in open verbinding staat met het IJ, hebben zich er in de loop der jaren bijzondere flora en fauna gevestigd. De Noorder IJplas maakt onderdeel uit van de provinciale ecologische structuur. Het streefbeeld op basisniveau voor de Noorder IJ-plas is stedelijk water. Het ambitieniveau is 'stedelijk natuurwater'. De wijze waarop dit stedelijk natuurwater gestalte krijgt is verder uitgewerkt in het Inrichtingsplan voor de Noorder IJplas (zie hoofdstuk 3).

Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem West

Toename van verharding en bebouwing op de NDSM-werf en aanplempingen in het IJ moeten gecompenseerd worden door uitbreiding oppervlaktewater. In het vastgestelde Nat Structuurplan Noordzeekanaalboezem West is vastgelegd dat de toename van verharding en bebouwing op de NDSM-werf al binnen de plangrenzen van dit Structuurplan is gecompenseerd. De aanplempingen in het IJ in het plangebied NDSM-werf worden (evenals watercompensatie t.g.v. de planontwikkeling voor Overhoeks en Buiksloterham) gecompenseerd door maatregelen in de Noorder IJ-plas: tussen het zuidelijk deel van de Noorder IJ-plas en het IJ wordt een open verbinding gerealiseerd en de plas wordt verontdiept. Het gaat dus om een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve compensatie. In het bestemmingsplan zijn deze ingrepen mogelijk gemaakt.

Nota gevaarlijke stoffen

Op 27 maart 2004 is de Nota gevaarlijke stoffen vastgesteld door de Deelraad. In Amsterdam-Noord zijn routes aangewezen voor het transport van deze routeplichtige gevaarlijke stoffen. In hoeveelheden onder een per stof vastgestelde norm kunnen gevaarlijke stoffen buiten aangewezen routes en zonder ontheffing door de bebouwde kom worden vervoerd. In de directe omgeving van het plangebied is de ringweg A10 en de Verlengde Stellingweg - Molenaarsweg aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Het bestemmingsplan gaat voor deze wegen uit van behoud van bestaande bebouwing en routes.

5. Milieuaspecten

5.1 Geluid

Algemeen

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Rond of langs deze bronnen van geluid zijn zones ingesteld. In geval er nieuwe geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen of ziekenhuizen, binnen een geluidszone worden geprojecteerd dient onderzoek te worden verricht naar de geluidsbelasting op de gevels van deze gebouwen. In de Wet geluidhinder is vastgelegd welke maximale geluidsbelasting (in decibellen) zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Industrie

Het nu voorliggende bestemmingsplan ligt in de geluidszone van drie industrieterreinen: “Achterluispolder”, “Cornelis Douwesterrein” en “Westpoort”. Het bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie waarbij geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt. Akoestisch onderzoek is voor het industrielawaai niet nodig. In de regels is bepaald dat nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen toelaatbaar zijn als er kan worden voldaan aan de voorkeurgrenswaarde of een eerder vastgestelde hogere waarde.

Wegverkeer

Het nu voorliggende bestemmingsplan ligt binnen de geluidszone van meerdere wegen waar een maximum snelheid van 50 kilometer per uur of meer geldt. Het bestemmingsplan gaat echter uit van de bestaande situatie waarbij geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd of mogelijk gemaakt. Akoestisch onderzoek is daarom niet nodig.

5.2 Externe veiligheid inrichtingen

Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als bijvoorbeeld LPG en toxische gassen. De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi, ministerie van VROM, 2004). In het besluit zijn voorwaarden opgenomen voor het bouwen van gevoelige bestemmingen zoals woningen in de buurt van inrichtingen die onder het Bevi vallen.

Op grond van het Bevi moeten bij de vaststelling van een bestemmingsplan “op grond waarvan de bouw of vestiging van beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten” de grens- en

richtwaarden voor het plaatsgebonden risico in acht worden genomen. Tevens moet het groepsrisico worden verantwoord. Hieronder worden de begrippen plaatsgebonden en groepsrisico nader toegelicht.

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waar aan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen het invloedsgebied van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico geeft de kans op een ongeval weer met een bepaald aantal slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn.

Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde geeft weer wat de algemene politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde en een verantwoording op te stellen legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans op een groep slachtoffers voor haar acceptabel is.

Het bevoegd gezag dient bij de (ruimtelijke) besluitvorming de hoogte van het groepsrisico te verantwoorden. Voor transportgerelateerde risico's als gevolg van vervoer per weg, spoor en water hoeft dit alleen als er sprake is van (significante) toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Voor inrichtingen dient altijd een verantwoording opgesteld te worden. In de verantwoording dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Het bestuur van de veiligheidsregio/regionale brandweer dient in de gelegenheid te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Benzinepomp met LPG

Volgens de Risicokaart van de provincie Noord-Holland bevindt zich aan de Westkolkdijk (Gemeente Zaanstad) een benzinepomp waar ook LPG wordt verkocht. Op de Risicokaart is aangegeven dat de grens van het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} contour) op 45 meter van het LPG vulpunt ligt en dat de LPG doorzet is begrensd op maximaal 500 m³ per jaar. Deze PR 10^{-6} contour valt niet over het plangebied heen. De PR 10^{-6} contour van de opslagtank (25 m) valt wel over het plangebied heen. Hierbinnen bevindt zich een bestaand beperkt kwetsbaar object en zijn geen nieuwe objecten gepland.

Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geldt voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde van 10^{-6} voor het plaatsgebonden risico. Gemotiveerd afwijken van de richtwaarde is – conform het Bevi – mogelijk. De motivatie van het afwijken wordt gevormd door het gebruik van het bestaand beperkt kwetsbaar object. Het betreft een bestaande loods,

waarin vermoedelijk alleen auto's geparkeerd staan. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie binnen stedelijk gebied.

Voor het groepsrisico wordt een invloedsgebied van 150 meter aangehouden. Binnen 150 rond het vulpunt wordt uitsluitend de bestaande situatie vastgelegd en geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Volgens de gegevens op de risicokaart van de provincie wordt het groepsrisico ter plaatse niet overschreden. Doordat het bestemmingsplan in dit gebied uitsluitend de bestaande situatie vastlegt wordt het groepsrisico ook niet groter.

Opslag verpakte gevaarlijke stoffen, Chemtura

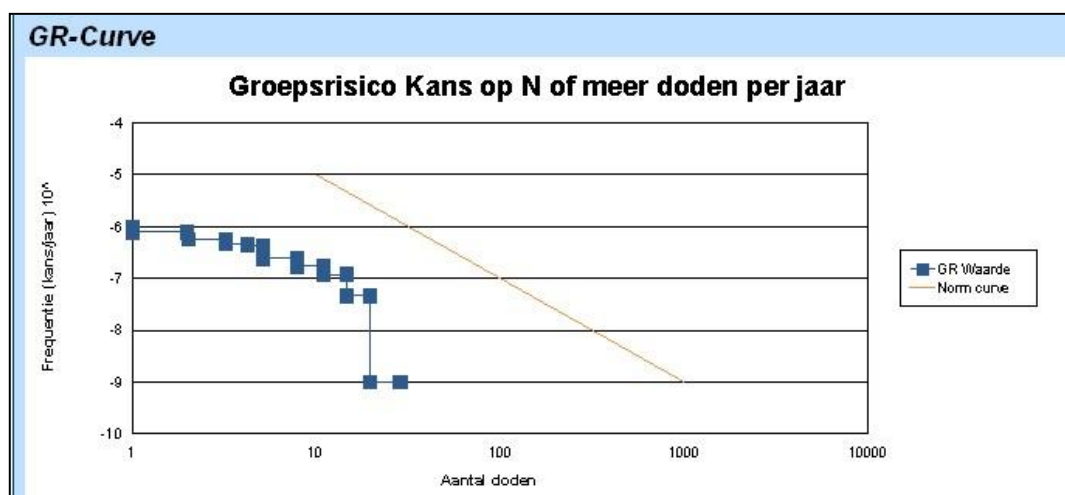
Dit bedrijf is gevestigd aan Ankerweg 18 te Amsterdam en valt onder het bevoegd gezag van de provincie Noord-Holland. Het bedrijf slaat verpakte gevaarlijke stoffen op en valt onder het Bevi. Het invloedsgebied van Chemtura (4200 m) valt over het plangebied. De hieronder opgenomen risicogegevens zijn afkomstig uit de QRA van 28 maart 2006.

Risicogegevens

In de QRA uit 2006 is geen invloedsgebied voor het groepsrisico uitgerekend, maar de maximale afstand tot 1% kans op overlijden (bij onbeschermd blootstelling) is volgens de QRA gelijk aan 4200 meter. Inmiddels is door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) de rekenmethodiek voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (PGS-15) geactualiseerd. Ten behoeve van het bestemmingsplan "De Houthaven" zijn in november 2008 door AVIV nieuwe risicoberekeningen gemaakt met deze geactualiseerde rekenmethodiek. Daaruit bleek dat de maximale afstand tot 1% kans op overlijden gereduceerd was tot circa 1060 meter.

Er is een actuele QRA (kwantitatieve risico analyse) beschikbaar in het kader van de verplichte veiligheidsrapportage voor het BRZO. Deze QRA (d.d. 24 juni 2011) moet door de provincie nog in de milieuvergunning worden opgenomen. Uit deze QRA blijkt dat de maximale effectafstand op grond van de nieuwe rekenmethodiek nog iets kleiner is geworden, namelijk 925 meter. In de nieuwe omgevingsvergunning voor Chemtura zal deze afstand worden vastgelegd als invloedsgebied voor het groepsrisico. Het plangebied Noorder IJplas ligt buiten deze 925 meter.

In de onderstaande figuur is de groepsrisicocurve weergegeven. Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde.



Verantwoording van het groepsrisico

Het huidige en toekomstige groepsrisico

Het huidige groepsrisico ligt bij beide Bevi bedrijven waarvan het invloedsgebied over het plangebied valt onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico in het plangebied ten gevolge van het LPG tankstation zal niet toenemen omdat er geen nieuwe ontwikkelingen in het invloedsgebied gepland zijn.

Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen

Bronmaatregelen (risicoreductie bij de bron, i.c. de Bevi-bedrijven) worden niet genomen in het kader van dit bestemmingsplan. Het groepsrisico is immers overal lager dan de oriëntatiewaarde en neemt niet verwaarloosbaar toe als gevolg van het plan. Tevens betreft het bedrijven die onder bevoegd gezag van een buurgemeente vallen. Er wordt aangenomen dat de bedrijven aan de stand der techniek voldoen, die op het moment van vergunningverlening actueel was. Ruimtelijke maatregelen, zoals bijvoorbeeld intensieve bedrijvigheid op grotere afstand van de risicobedrijven plannen, kunnen aan de orde zijn bij de vestiging van nieuwe risicobedrijven of nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten. Er is hier geen sprake van nieuwe intensieve bedrijvigheid. Tevens ligt het natuurgebied op grote afstand van Chemtura en buiten het geactualiseerde, maar nog niet in de milieuvergunning opgenomen invloedsgebied van dit bedrijf.

Beheersbaarheid en zelfredzaamheid

Ook hier kan volstaan worden met de vermelding dat het natuurgebied op grote afstand van Chemtura ligt en buiten het geactualiseerde invloedsgebied valt, wat nog niet in de milieuvergunning is opgenomen.

Brandweeradvis

De brandweer is in de gelegenheid gesteld om over het bestemmingsplan te adviseren. In het advies zijn maatregelen voorgesteld. De maatregelen hebben betrekking op bouwkundige maatregelen in geval van nieuwbouw, hetgeen bij de Noorder IJplas niet aan de orde is. Ook de andere maatregelen die worden voorgesteld, zijnde goede communicatie over de risico's en waarschuwing bij een incident alsmede het realiseren van onbelemmerde vluchtroutes, kunnen worden genomen op basis van dit bestemmingsplan.

5.3 Externe veiligheid transportroutes

De circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (RNVGS) schrijft via paragraaf 6.1.2 voor dat bij een ruimtelijk besluit getoetst moet worden aan de normen voor het plaatsgebonden en het groepsrisico indien het besluit betrekking heeft op een plan binnen 200 meter vanaf de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In bijlage 1 van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is weergegeven welke veiligheidsafstanden en vervoershoeveelheden moeten worden gehanteerd bij de afweging betreffende de externe veiligheidsrisico's.

Transport over de weg

Routes voor gevaarlijke stoffen rond de Noorder IJplas zijn het Coentunnelcircuit en Rijksweg A10. Het bestemmingsplan ligt binnen 200 meter van deze routes.

Veiligheidsafstand Plaatsgebonden risico

Langs de A10 ter hoogte van dit bestemmingsplan is het plaatsgebonden risico lager dan 10^{-6} per jaar en hoeft geen veiligheidsafstand gehanteerd te worden volgens de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Groepsrisico

In het kader van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per weg is onderzoek gedaan naar het groepsrisico langs rijkswegen. Uit de eindrapportage basisnet weg [Eindrapportage basisnet weg, versie 1.0, oktober 2009] blijkt dat het groepsrisico ter hoogte van dit bestemmingsplan lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. In die berekeningen is uitgegaan van bestaande bebouwing. In het plan zijn geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt, zodat het aantal verblijvende personen niet toeneemt en het groepsrisico daardoor gelijk blijft.

In de circulaire risiconormering staat dat er geen risicoreducerende maatregelen noodzakelijk zijn, als zowel de norm voor het plaatsgebonden risico als de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet worden overschreden en er ook geen sprake van een significante toename van het groepsrisico is. Voor het bestemmingsplan is dit het geval. Volgens de circulaire zijn voor dit bestemmingsplan dus geen risicoreducerende maatregelen nodig. Ook is volgens de circulaire geen advies van de brandweer vereist betreffende de risico's van gevaarlijke stoffen over de weg als er geen sprake is van een significante verhoging van het groepsrisico. Ook dit is voor het bestemmingsplan Noorder IJplas het geval. Ondanks dat is een brandweeradvies gevraagd. Zie kopje "brandweeradvies".

Transport over het water

Plaatsgebonden risico

Het plangebied ligt binnen 200 meter van het IJ. De transportroute Noordzeekanaal-Amsterdam Rijnkanaal is 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 niet hoger is dan 10^{-6} per jaar. Het bestemmingsplan 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 basisnet water” het volgende: “Bij een bevolkingsdichtheid beneden de 1500 pers/ha dubbelzijdig en 2250 pers/ha enkelzijdig is een berekening van het groepsrisico niet verplicht. Proefberekeningen hebben aangetoond dat in die gevallen het groepsrisico beneden 0,1 x de oriënterende waarde ligt.” Dit is dus ook het geval voor dit bestemmingsplan. Het plangebied is gelegen op ruime afstand van het IJ, er is sprake van een lage bevolkingsdichtheid en er worden geen bestemmingen toegevoegd die bijdragen aan een hogere bevolkingsdichtheid.

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 in het invloedsgebied van het IJ. Het groepsrisico zal daardoor niet toenemen en blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Verdere verantwoording van het groepsrisico als gevolg van het vervoer per water is daarom niet nodig.

Brandweeradvis

De brandweer is in de gelegenheid gesteld om over het bestemmingsplan te adviseren. In het advies zijn maatregelen voorgesteld. De maatregelen hebben betrekking op bouwkundige maatregelen in geval van nieuwbouw, hetgeen bij de Noorder IJplas niet aan de orde is. Ook de andere maatregelen die worden voorgesteld, zijnde goede communicatie over de risico's en waarschuwing bij een incident alsmede het realiseren van onbelemmerde vluchtroutes, kunnen worden genomen op basis van dit bestemmingsplan.

5.4 Kabels en leidingen

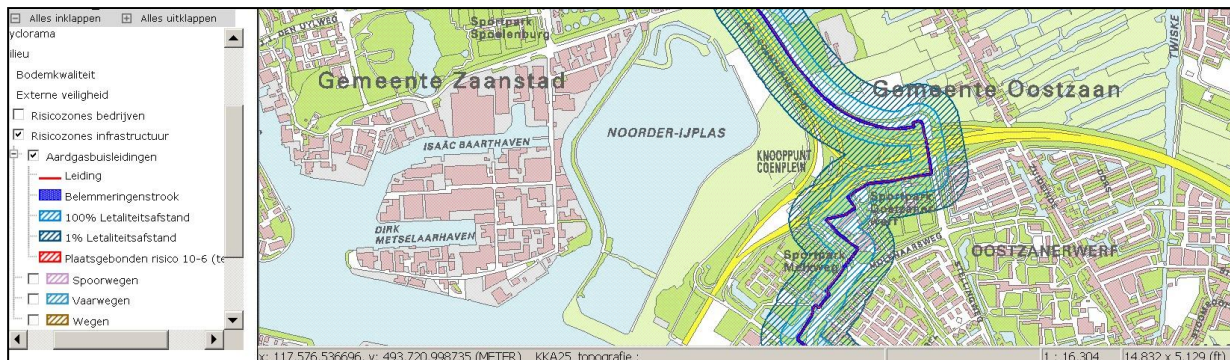
5.4.1 Hogedruk aardgasleiding

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het besluit regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is hiermee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. De regels in het besluit gelden voor de exploitant van een buisleiding en het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening.

Op grond van het Bevb geldt voor buisleidingen voor gevaarlijke stoffen de risicobenadering. Dit houdt in dat voorzien wordt in een basisveiligheidsniveau voor elke burger in de vorm van een grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening ten aanzien van het groepsrisico. Tevens is het bevoegd gezag verplicht om de brandweer in de gelegenheid te stellen tot het geven van advies.

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden getoetst aan het plaatsgebonden- en het groepsrisico als gevolg van de hogedruk aardgasleidingen.

In het plangebied van de Noorder IJplas ligt hoofdtransportleiding voor gas aan de noordzijde van de A10. Een klein deel van het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van deze gasleiding.



Afbeelding: Noorder IJplas met de risicocontouren hoge druk aardgasleidingen.

Voor het bestemmingsplan is een risicoberekening uitgevoerd voor deze hogedruk aardgasleiding. De berekening en de uitgangspunten hiervoor zijn opgenomen in het rapport “Externe veiligheidsrisico’s hogedruk aardgasleidingen bestemmingsplan Noorder IJplas” dat begin 2012 door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam is opgesteld. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingplan. Hieronder zijn de uitgangspunten, resultaten en conclusies van de berekening samengevat:

Bevolkingsinventarisatie en uitgangspunten

Het betreft de risico’s van de leiding W-572-01 (16 inch, 40 bar) van N.V. Nederlandse Gasunie. Conform de rekenmethodiek zijn de bevolkingsgegevens binnen de 1% letaliteitsafstand (inventarisatieafstand) in kaart gebracht. Bij het inventariseren van de bevolkingsgegevens moet een gebied tot 1 kilometer + 2 maal de inventarisatieafstand (IA) aan weerszijden van het plangebied beschouwd worden. De inventarisatieafstand verschilt per leidingtype en bedraagt voor de betreffende leiding 170 meter (0,17 kilometer). Voor deze leiding moet in totaal dus aan weerszijden van het plan gebied 1,34 kilometer in kaart worden gebracht. Zowel aan de noord- als zuidzijde van het plan is meer dan 1,34 kilometer in kaart gebracht. In het onderzoek is nog uitgegaan van de realisatie van een strand met enkele horecavoorzieningen, conform het voorontwerpbestemmingsplan. Dat is nu niet meer aan de orde.

Uitkomsten risicoberekeningen

Belemmeringenstrook

Voor de leiding geldt een belemmeringenstrook van vier meter aan weerszijden van de leiding, gerekend vanuit het hart van de leiding. De hartlijn van de leiding is aangegeven op de verbeelding van het bestemmingsplan met een aanduiding. De belemmeringsstrook is op de verbeelding weergegeven als een dubbelbestemming “Leiding – gas”. In de regels is aangegeven dat binnen deze zone beperkingen gelden ten aanzien van (graaf)werkzaamheden.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Zodoende wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Berekend is dat het groepsrisico in het plangebied circa 0,02 maal de oriëntatiewaarde bedraagt. Het groepsrisico wordt door het plan niet groter. Bij een toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde (1,00) is een uitgebreide verantwoording aan de orde. Dat is gelet op de uitkomsten van het onderzoek voor de Noorder IJplas niet het geval.

Conclusie

Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Zodoende wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. De maximum hoogte van het groepsrisico is veel kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De nieuwe ontwikkelingen hebben een verwaarloosbare invloed op de hoogte van het groepsrisico. Vanwege het feit dat het groepsrisico binnen het inventarisatiegebied lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, is een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Dit houdt in invulling moet worden gegeven aan de artikelen 12 lid 1, onderdeel a, b, f en g van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Verantwoording groepsrisico buisleidingen

Hieronder volgt een beschrijving en invulling van de aspecten die conform artikel 12 van het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (Bevb) onderdeel uitmaken van de verantwoording van het groepsrisico voor buisleidingen.

Ad. a

De aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken. Verantwoording: Het aantal binnen het invloedsgebied aanwezige personen is weergegeven in bijlage I van het onderzoek van de Dienst Milieu -en Bouwtoezicht.

Ad. b

Het groepsrisico per kilometer buisleiding op het tijdstip waarop het besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de lijn die de kans weergeeft op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-4} per jaar en de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-6} per jaar. Verantwoording: Het groepsrisico is weergegeven in het onderzoek van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht en ligt binnen het plangebied ruim onder de oriëntatiewaarde (kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde). De nieuwe ontwikkelingen hebben geen tot een verwaarloosbare invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Ad. f

De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Verantwoording: De wijze waarop communicatie vooraf plaatsvindt over de

risico's en hoe de communicatie bij een (dreigend) incident is geregeld, valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan. In het brandweeradvies zijn aanbevelingen hiervoor gedaan.

Ad. g

De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet. Verantwoording: Het betreft een bestaand gebied met nagenoeg geen bebouwing. Dit biedt genoeg vluchtmogelijkheden in het geval van een aankomend incident.

5.4.2 Hoogspanningsleiding

Binnen het bestemmingsplangebied bevinden zich twee hoogspanningsleidingen, te weten:

- (N1321) 150 Kv-lijn Hemweg – Oostzaan West, het gedeelte van juk 0 tot mast 6A en;
- (N1322) 150 Kv-lijn Hemweg – Oostzaan Oost, het gedeelte van juk 0 tot mast 6.

De zakelijke rechtstroken van beide hoogspanningslijnen hebben een breedte van 55 meter, zijnde 27,50 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn.

Op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn de hoogspanningsleidingen voorzien van de dubbelbestemming "Leiding – hoogspanning". In de regels is bepaald dat er voor bepaalde werkzaamheden binnen de zakelijke rechtstrook een omgevingsvergunning nodig is (de voormalige aanlegvergunning).

5.5 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In afdeling 5.2 van de Wet milieubeheer zijn normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet milieubeheer opgenomen "grenswaarden" zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een

aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van “niet in betekenende mate”. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Het bestemmingsplan is puur gericht op beheer van de bestaande situatie. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan eventuele overschrijding van grenswaarden voor stikstofdioxide, fijn stof en andere stoffen zoals genoemd in de Wet milieubeheer. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) verbiedt de ontwikkeling van voorzieningen voor kwetsbare groepen in de nabijheid van snelwegen en provinciale wegen. Scholen, kinderdagverblijven, verzorgings- en verpleegtehuizen kunnen niet gebouwd/opgericht worden binnen 300 meter afstand van een rijksweg of binnen 50 meter afstand van een provinciale weg als tegelijkertijd op die locaties de normen voor fijn stof en stikstofdioxide worden overschreden en als tegelijkertijd het aantal blootgestelden met de nieuwe bestemming zou toenemen.

Deze regels gelden alleen voor nieuwe bestemmingen. Reeds bestaande scholen en andere gevoelige instellingen hoeven dus niet 'gesaneerd' te worden. Deze instellingen kunnen echter slechts in kleine mate uitbreiden (maximaal 10 procent toename van het aantal blootgestelden op de locatie), tenzij de uitbreiding reeds in het vigerende bestemmingsplan was voorzien. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de ontwikkeling van gevoelige bestemmingen. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het genoemde Besluit.

5.6 Luchthavenindelingbesluit

In het Luchthavenindelingbesluit zijn contouren aangewezen met het oog op veiligheid en het voorkomen van geluidshinder. De ligging binnen een dergelijke contour stelt beperkingen aan de bestemmingen die aan een bepaald gebied kunnen worden gegeven. Het gaat om beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies, maximale bouwhoogten en toegestane geluidsgevoelige functies (zoals woningen).

De Noorder IJplas ligt geheel buiten het beperkingengebied van de luchthaven, zodat in dit kader geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het gebruik of de bouwhoogte.

5.7 Milieu effect rapportage

Voor een aantal activiteiten die grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu geldt op grond van het Besluit Milieueffectrapportage 1994 de plicht tot het doen van een beoordeling of een MER procedure. Het voorliggende bestemmingsplan is conserverend van aard waardoor een beoordeling of een MER procedure niet van toepassing is. Mocht er in de toekomst sprake zijn van MER plichtige ontwikkelingen dient separaat de bijbehorende de procedure te worden doorlopen.

5.8 Archeologie en cultuurhistorie

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 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.

Wet- en regelgeving

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van 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 Deelraad 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 (artikel 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 regeling worden opgenomen die de archeologische waarden van een gebied beschermd. Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het Dagelijks Bestuur in voldoende mate is vastgesteld (artikel 39 lid 2 Monumentenwet). Ook dient er een voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. Het gaat dan o.a. om graafwerkzaamheden, het aanbrengen van drainage en aanbrengen en de aanleg van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen.

Met het in werking treden van de Wro is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale Structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de Belvédère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor ruimtelijke plannen met een Beeldkwaliteitplan hanteert de Provincie tevens het beleidskader en het streekplan. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van ruimtelijke plannen de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing. De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen dat een aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het Dagelijks Bestuur in voldoende mate is vastgesteld. Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Archeologisch bureauonderzoek

Door Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam is voor de Noorder IJplas een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage (juli 2009, kenmerk: BO 09-061) bij het bestemmingsplan.

De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van de Oostzaner Polder en het Barndegatter Meer. Van dit ruimtelijke en landschappelijke beeld is een archeologische verwachting opgesteld die omgezet is naar een beleidskaart. De kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen

voor de vereiste archeologische monumentenzorg. In het plangebied Noorder IJplas zijn twee verwachtingszones te onderscheiden. Vanwege de lage verwachting en de hoge mate van bodemverstoring zijn beide zones vrijgesteld van archeologische maatregelen. Dit betekent dat verder archeologisch veldonderzoek niet nodig is. Voor het gehele plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht, hetgeen inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

In het onderzoek (opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan) is een uitgebreide historisch-topografische inventarisatie opgenomen. De Oostzanerdijk is daarin als historisch belangrijk structurerend element aangegeven. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is behoud van deze dijk inclusief behoud van de waterkerende en cultuurhistorische functie die de Oostzanerdijk heeft.

5.9 Verkeer & parkeren

Verkeersontsluiting

Het plangebied is in de huidige situatie bereikbaar over het grondgebied van de gemeente Zaanstad. De woonschepen in het Zijkanaal H worden over de (doodlopende) Zijkanaal H-weg ontsloten, welke aan de zijde van de Oostzanerdijk aansluit op de Westkolkdijk. Per bus is het plangebied bereikbaar met streekbussen tussen Amsterdam en Zaandam. Het bestemmingsplan voorziet niet in de aanleg van nieuwe wegen of de wijziging van bestaande wegen.

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van fietsverbindingen langs de oever van het IJ aan de zuidzijde van het plangebied en langs de busbaan aan de noordzijde van het plangebied. Zie in dat kader hoofdstuk 3.

Parkeren

In de huidige situatie zijn er parkeervoorzieningen bij de woonschepen aan de Zijkanaal H-weg en op eigen terrein bij de woningen en bedrijven aan de Oostzanerdijk. Aan het einde van de Zijkanaal H-weg geldt een parkeerverbod, gelet op de ruimte die daar nodig is om te kunnen keren. Voor het bestemmingsplan is behoud van de bestaande situatie uitgangspunt. Gelet op de functie die de Noorder IJplas heeft als natuurgebied met extensieve recreatie is de aanleg van nieuwe (grootschalige) parkeervoorzieningen niet aan de orde.

5.10 Flora en Fauna

Op grond van internationale verplichtingen moet Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wet implementeren. Het gaat hierbij om behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn) en instandhouding van natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn). De bescherming is voor soortbescherming geregeld in de Flora- en faunawet (2002) en voor gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1988. De wijziging van de laatstgenoemde wet is nog niet van kracht zodat op een aantal punten de Vogel- en Habitatrichtlijn gelden. Het plangebied is niet aangewezen als beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Op grond van de Flora- en faunawet is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen. Het bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie en leidt derhalve niet tot nieuwe ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op ecologische waarden of flora en fauna.

Door de dienst Ruimtelijke Ordening is een natuurtoets uitgevoerd. Daarin is aangegeven dat het gebied wordt gebruikt door diverse beschermde diersoorten, zoals enkele vleermuissoorten. Het bestemmingsplan gaat uit van behoud van bestaande bomen die zouden kunnen dienen als verblijfplaats voor vleermuizen. Daarnaast worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die het leefgebied van de beschermde diersoorten kan aantasten. Een ontheffing van de Flora- en faunawet alsmede nader onderzoek naar vleermuizen is niet aan de orde.

5.11 Bodem

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie. Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk welke voorzien in bodemroerende activiteiten. Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van bodem.

6. Waterparagraaf

6.1 Inleiding

De waterbeheertaken binnen de gemeentegrens van Amsterdam is onderverdeeld bij verschillende waterbeheerders. Dit zijn:

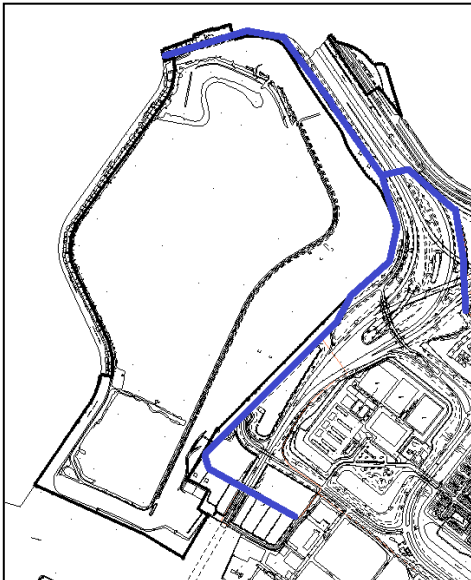
- Rijkswaterstaat waterbeheerder van het Noordzeekanaal, IJ en IJmeer-Markermeer;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier waterbeheerder in Amsterdam Noord, ten noorden van de Buiksloterdijk, Nieuwendammer en Schellingwouderdijk;
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Voor de beschrijving van het beleid van beide hoogheemraadschappen wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommiteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

6.2 Waterthema's

Waterkering



Nabij de Oostzanerdijk ligt een primaire waterkering van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Ook ligt in het plangebied een secundair directe waterkering in beheer bij Waternet. De kern- en beschermingszone van beide waterkeringen is voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat - waterkering". Het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone van de waterkering is watervergunningsplichtig. Op de afbeelding is de ligging van de waterkeringen weergegeven.

Waterkwaliteit/ecologie

Vanuit Europa en het Rijk zijn er binnen de gemeente Amsterdam wateren aangewezen waarvoor strengere waterkwaliteitseisen gelden. Dit zijn de Kader Richtlijn Water en Natura 2000 gebieden. Deze zijn omschreven in het Waterbeheerplan AGV 2010 – 2015 deel KRW.

Daarin is aangegeven dat de Noorder IJplas daaronder valt. Met het verondiepen van de Noorder IJplas wordt de waterkwaliteit verbeterd.

Materiaalgebruik

Op basis van de Keur van het Hoogheemraadschap AGV is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan. Het bestemmingsplan gaat uit van beheer van de bestaande situatie waarbij geen nieuwe bebouwing mogelijk wordt gemaakt.

Afkoppelen hemelwater

Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan. Het bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie. Het vernieuwen van rioolstelsels valt buiten het kader van het nu voorliggende bestemmingsplan.

Toename verharding

Op grond van de Keur moet bij een toename in verharding van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak binnen stedelijk gebied, minstens 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater worden gecompenseerd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde peilvak en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem. Toename van verharding is in de Noorder IJplas niet aan de orde. Uitgangspunt is behoud van de bestaande situatie.

Demping

Een afname aan oppervlaktewater door demping moet elders binnen het peilvak (vooraf) met 100% worden gecompenseerd. Het laten ontstaan van doodlopende watergangen is hierbij niet toegestaan. Demping van watergangen is in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Grondwaterzorgtaak namens gemeente Amsterdam

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een geohydrologisch onderzoek) aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het "Plan gemeentelijke watertaken" en luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereenvolgens minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is behoud van de bestaande situatie waarbij geen nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd. Toetsing aan de grondwaternorm is in het kader van dit bestemmingsplan daarom niet aan de orde.

Drainage

Het aanbrengen van drainage is niet toegestaan vanwege de kans op verstoppingen en het permanent lozen op het oppervlaktewater. Waternet adviseert om het bouwplan op te hogen of grondverbeteringsmaatregelen toe te passen.

Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. De vaargeul in het Noordzeekanaal en het Zijkanaal H is in beheer bij Rijkswaterstaat. Het Centraal Nautisch Beheer (CNB) voert het nautisch beheer uit namens Rijkswaterstaat.

Bij de plannen langs het IJ en Noordzeekanaal dient rekening te worden gehouden met de taak van Waternet (voormalig BBA) voor het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Voor het bouwen langs vaarwegen gelden de “Richtlijnen vaarwegen 2011”. Daarin zijn minimale bebouwingsafstanden tot de vaarweg opgenomen om beperking van scheeps- en walradar en het verstoren van zichtlijnen te voorkomen. Conform de “Richtlijnen vaarwegen 2011” bedraagt de vrije ruimte voor een “recht vaarwegvak en buitenbocht in stedelijk gebied” 10 meter. In de regels is daarom bepaald dat de uitkijktoren niet in een zone van 10 meter van het Noordzeekanaal mag worden gebouwd.

Brug over het Zijkanaal H

Het Zijkanaal H is een vaarweg met klassentoedeling CEMT Va (Vaarwegen in Nederland) en het is een ontsluitingswater voor zeil- en motorschepen volgens de beleidsvisie recreatietoervaart Nederland (BRTN 2008-2013). Het bestemmingsplan maakt een brug over de monding van het Zijkanaal H mogelijk. De brug mag er niet toe leiden dat er kwaliteitsverlies van de vaarweg optreedt. Voor het plaatsen van de brug is een vergunning van de vaarwegbeheerder nodig (Rijkswaterstaat).

6.3 Conclusie

Door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is de omvang van het waterstaatswerk van de primaire waterkering beschikbaar gesteld. Het waterstaatswerk is in het bestemmingsplan voorzien van de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering”.

In de regels is bepaald dat de gronden die zijn voorzien van de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering” mogen worden gebruikt voor de bescherming en instandhouding van en het onderhoud aan de waterkering. In de Keur van het Hoogheemraadschap zijn verdere regels opgenomen ten aanzien van werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering. Op grond van jurisprudentie mogen dergelijke regels niet in een bestemmingsplan worden geregeld als de regels al in de Keur zijn opgenomen.

Het bestemmingsplan is vooral gericht op beheer van de bestaande situatie, zodat nader onderzoek naar grondwaterstanden en –stromingen alsmede compensatie door een toename van bebouwing niet aan de orde is.

7. Juridische planopzet

Op 1 juli 2008 is de Wro in werking getreden. Het bestemmingsplan Noorder IJplas moet daarom voldoen aan de bepalingen van de Wro en de daaruit volgende aanvullende regelingen. De Wro en het Bro stellen de digitalisering van ruimtelijke plannen en besluiten volgens daartoe gestelde standaarden verplicht. De digitaliserings- en standaardisatieverplichting is op 1 januari 2010 in werking getreden.

Het Bro stelt verplicht dat een bestemmingsplan in digitale vorm volgens de ro-standaarden voor de digitalisering wordt vastgesteld. Voor nieuwe bestemmingsplannen is er altijd een digitaal plan, welke prevaleert boven het analoge, afgedrukte plan. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid (de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen, het SVBP) en is als digitaal plan (GML-bestand) opgesteld.

7.1 Opbouw van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

7.2 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden voor vergelijkbare bestemmingsplannen, de SVBP, in elektronische vorm worden vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Mocht tussen de inhoud van het analoge/papieren plan en de elektronische weergave/digitale vorm een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan.

Als ondergrond voor de verbeelding is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankkaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankkaart weergegeven.

7.3 Regels

In de standaarden voor vergelijkbare bestemmingsplannen, de SVBP, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden.

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede

hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen.

Ingevolge de standaarden voor vergelijkbare bestemmingsplannen, de SVBP 2012, en de 'Werkafspraken SVBP begrippen vs. Wabo' moeten de regels van een bestemming als volgt opgebouwd en benoemd worden:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van gebruiksregels
- Omgevingsvergunning
- Sloopvergunning
- Wijzigingsbevoegdheid

Zodra sprake is van een uit te werken bestemming is de volgende opbouw aan de orde:

- Bestemmingsomschrijving
- Uitwerkingsregels
- Bouwregels
- Afwijken van de bouwregels
- Omgevingsvergunning

Het voorliggende bestemmingsplan "Noorder IJplas" gaat uit van het vastleggen van de bestaande situatie.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

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 is elk artikel van de planregels kort toegelicht.

Hoofdstuk 1: 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.

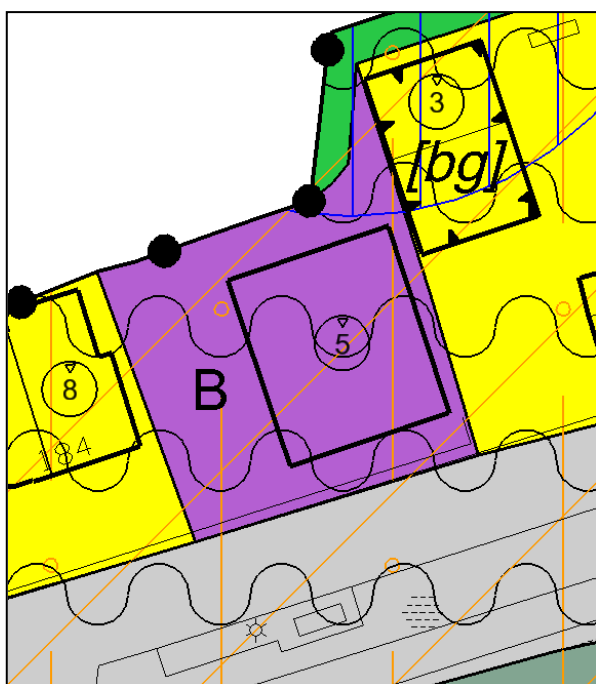
Artikel 2: Wijze van meten

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

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Artikel 3: Bedrijf

Binnen het plangebied bevindt zich één bedrijf dat als zodanig is bestemd. De gronden met deze bestemming mogen gebruikt worden voor bedrijven, tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken met de daarbij behorende parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming "Bedrijf". Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen het aangegeven bouwvlak. De maximale bouwhoogte bedraagt conform de huidige bouwhoogte 5 meter. De bouwhoogte van erfafscheidingen bedraagt 2 meter, voor het bouwen van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter.



Artikel 4 Groen

Verreweg het grootste gedeelte van het plangebied is onderdeel van het natuurgebied en daarom bestemd als “Natuur”. De groenstroken die daar buiten liggen, zoals de groenstrook langs de A10 zijn bestemd als “Groen”. Ook de speelplaats aan de Zijkanaal H-weg is bestemd als “Groen”. Toegestaan zijn groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. In de regels is bepaald dat binnen de bestemming “Groen” niet mag worden gebouwd. Dit betekent dat alleen de bouwwerken zijn toegestaan die op grond van het Besluit omgevingsrecht zonder vergunning mogen worden gebouwd. Dit zijn bouwwerken van beperkte omvang zoals straatmeubilair.

De tuinen bij de woonschepen zijn bestemd als “Groen”. De tuinen zijn in de huidige situatie aanwezig, maar zijn niet legaal. Het stadsdeel is voornemens om met de bewoners huurovereenkomsten te sluiten zodat de tuinen op legale wijze in gebruik kunnen worden genomen. Om die reden zijn de tuinen na wijziging toegestaan. Uitgangspunt daarbij is dat per tuin maximaal 15 m² bebouwing wordt toegestaan. Dit is minder dan bij andere woonschepen in het stadsdeel, maar de hoeveelheid bebouwing is beperkt vanwege de ligging in de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam. Bestaande situaties waarbij meer dan 15 m² bebouwing in de tuin is gerealiseerd, zijn in dit bestemmingsplan gerespecteerd. Het moment van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan is daarbij bepalend. Parkeren in de tuin en in de bergingen is toegestaan.

Artikel 5: Natuur

Het grootste deel van het plangebied is bestemd als “Natuur”. Toegestaan zijn groenvoorzieningen, natuur, onverharde paden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Aan de zuidzijde van het plangebied is een verhard recreatief fietspad gepland, deze is op de verbeelding nader aangeduid. Voor deze fietsverbinding wordt een brug over het Zijkanaal H gerealiseerd, de brug is nader aangeduid in de bestemming “Water”, in de bestemming “Natuur” zijn aanlandingsvoorzieningen zoals bruggenhoofden, hellingbanen en vergelijkbare voorzieningen toegestaan. Op de smalle strook tussen de Kleine Plas en het Zijkanaal H wordt een opening in de dijk gerealiseerd. Deze opening zal ten behoeve van de fietsverbinding moeten worden overbrugd. Of hiervoor een brug wordt gerealiseerd of dat het water door middel van een duiker onder het fietspad doorloopt, is nog onderwerp van nadere uitwerking. In het bestemmingsplan zijn beide opties mogelijk gemaakt.

Over de smalle groenstrook tussen de Grote Plas en de Kleine Plas wordt een fiets/wandelpad gerealiseerd. Dit pad is aangeduid op de verbeelding, omdat voor het overige gebied onverharde paden het uitgangspunt is.

Binnen de bestemming is maximaal 1 uitkijktoren met een maximale bouwhoogte van 15 meter toegestaan. De maximale bouwhoogte voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt 3 meter. De uitkijktoren moet om scheepvaart-technische redenen minimaal op 10 meter van het water worden gebouwd. In de regels is dit geborgd.

In de regels is bepaald dat het motorcrossen en vergelijkbare vormen van recreatie niet zijn toegestaan. Het motorcrossen zorgt voor lawaai en geurhinder en is niet inpasbaar in het natuurgebied. Het gebied wordt ook veel door hondenbezitters gebruikt als uitlaatplek. Dit gebruik is wel toegestaan.

Artikel 6: Verkeer

Het aanwezige verkeersareaal is als zodanig bestemd. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor rijwegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming “Verkeer”. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 meter.

Artikel 7: Water

Voor het overgrote deel van het plangebied geldt de bestemming “Water”. Toegestaan is water, recreatief medegebruik, waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming “Water”. Voor de toekomstige recreatieve fietsroute tussen Amsterdam-Noord en Zaanstad is een brug over het Zijkanaal H voorzien. De plek van de brug is aangeduid op de verbeelding.

Conform de huidige situatie zijn in het Zijkanaal H 63 ligplaatsen voor woonschepen. Alle soorten woonschepen (woonboten, woonarken, woonvaartuigen) zijn daarbij toegestaan. De maximale afmetingen van de woonschepen zijn in de regels opgenomen. Bij elk woonschip is een steiger toegestaan over de gehele lengte van het woonschip en een maximale breedte van 3 meter, gemeten vanaf de oever. Bestaande uitzonderingen (grotere steigers) zijn alleen toegestaan als hiervoor een omgevingsvergunning is verleend. Bergingen zijn alleen toegestaan in de tuin op de kade (bestemming “Groen”) en niet op de steiger. Alleen bestaande bergingen op steigers die zijn gebouwd conform een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning) worden in dit bestemmingsplan toegestaan.

Artikel 8: Wonen

Langs de Oostzanerdijk bevinden zich enkele woon percelen welke bestemd zijn als ‘Wonen’. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen waaronder mede begrepen aan-huis-gebonden beroepen of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten en short stay. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan. Tevens zijn bijbehorende bouwwerken, tuinen en erven, parkeervoorzieningen, water en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming ‘Wonen’ toegestaan. De gebouwen zijn conform de gerealiseerde situatie toegestaan binnen de bouwvlakken. Daarbij is de huidige bouwhoogte opgenomen. Voor een bijgebouw is gelet op de ligging binnen de veiligheidszone LPG bepaald dat permanent wonen niet is toegestaan.

Artikel 9: Leiding – gas

Ten noorden van de A8 ligt een regionale gasleiding met een belemmeringsstrook van 4 meter rond de hartlijn van de leiding. De hartlijn en de belemmeringsstrook zijn op de verbeelding aangegeven en voorzien van de dubbelbestemming “Leiding – gas”. Er is een vergunningenstelsel opgenomen voor grondroerende werkzaamheden, ter bescherming van de gasleiding.

Artikel 10: Leiding – hoogspanning

Voor de twee hoogspanningsleidingen is de dubbelbestemming “Leiding - Hoogspanning”. De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van hoogspanningsleidingen.

Toegestaan zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van deze dubbelbestemming. Voor de bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte voor hoogspanningsmasten van 50 meter. Deze hoogte komt overeen met de bestaande hoogte van de hoogspanningsmasten die zijn gebouwd.

Voor bepaalde werkzaamheden is een vergunningstelsel opgenomen. Dit betreft het aanbrengen van hoog opgaande beplanting of bovengrondse constructies, installaties of apparatuur hoger dan 5 meter. Dergelijke werkzaamheden kunnen de veiligheid van de bovengrondse leiding aantasten.

Artikel 11: Waterstaat - Waterkering

De aanwezige waterkering en bijbehorende beschermingszones zijn voorzien van de dubbelbestemming “Waterstaat - Waterkering”. Aangegeven is dat deze gronden mede bestemd zijn ten behoeve van de bescherming, het in stand houden en het onderhoud van de waterkering met daarbij behorende voorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De Keur van het Hoogheemraadschap stelt nadere regels aan werkzaamheden binnen de beschermingszones van de waterkering, opdat de waterkerende functie van de Oostzanerdijk niet wordt aangetast. Omdat dergelijke zaken al in de Keur zijn geregeld, zijn er in de regels van het bestemmingsplan geen nadere bepalingen opgenomen.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 12: Anti-dubbeltelregel

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 13: 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.

Artikel 14: Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. 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 is een automatenhal, prostitutiebedrijf, seksinrichting, geldwisselkantoor, smartshop, transferwinkel, telefoneerinrichting, belhuis, detailhandel in volumineuze goederen, opslag en

verkoop van motorbrandstoffen, opslag en verkoop van vuurwerk en/of gevaarlijke stoffen, de opslag en/of stalling van kampeermiddelen, voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, en aan hun gebruik onttrokken machines, het storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen / werkzaamheden voor ongewenste overlast zal zorgen.

In het artikel is bepaald dat bedrijven zijn toegestaan die behoren tot milieucategorie A en B van de bedrijvenlijst die als bijlage bij de regels is gevoegd. De bestaande bedrijven (opslag van motorvoertuigen) vallen binnen deze categorieën.

Artikel 15: Algemene aanduidingsregels

Industrielawaai

Het bestemmingsplan ligt in de geluidszones van meerdere gezoneerde industrieterreinen: "Westpoort", "Achtersluispolder" en "Cornelis Douwesterrein". In geval van de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen is akoestisch onderzoek nodig. Hoewel dat bij het voorliggende bestemmingsplan niet aan de orde is, zijn de geluidscontouren op de verbeelding aangegeven. Omdat de aanduiding op de verbeelding moet worden gekoppeld aan een artikel in de regels, is in de algemene aanduidingsregels bepaald dat geluidsgevoelige bestemmingen alleen zijn toegestaan als er kan worden voldaan aan de voorkeurgrenswaarde of een eerder vastgestelde hogere waarde. Bij een initiatief zal akoestisch onderzoek moeten uitwijzen of dit het geval is.

Veiligheidszone LPG

Een klein deel van het plangebied ligt in de veiligheidszone van het LPG station aan de Westkolkdijk. Op grond van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen zijn binnen deze veiligheidszone geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen toegestaan. In dit bestemmingsplan worden binnen de veiligheidszone geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen toegestaan.

Artikel 16: Algemene afwijkingsregels

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel 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. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen. Ook mogen de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden met ten hoogste 1 meter.

Artikel 17: Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is bepaald dat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd, zodat bedrijven aan de bedrijvenlijst kunnen worden toegevoegd of ingedeeld bij een andere categorie.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Artikel 18: Overgangsrecht

De redactie van de overgangsbepalingen zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. De overgangsbepalingen in dit bestemmingsplan zijn conform deze voorgeschreven standaard.

Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij onder a 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 Dagelijks Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder c niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Lid 2 van dit artikel regelt het gebruik. Onder a is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Onder b 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 onder c niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde onder d is het bepaalde onder a niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 19: Slotregel

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

8. Uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Noorder IJplas heeft met ingang van 18 juli 2012 voor een periode van 10 weken ter inzage gelegen. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk en mondeling te reageren. Daarvan hebben meerdere personen gebruik gemaakt. In de nota “Inspraak en overleg” zijn de reacties samengevat en voorzien van een antwoord. De nota is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

8.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan op 18 juli 2012 toegestuurd aan de volgende instanties:

- Provincie Noord-Holland
- Rijkswaterstaat
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Regio Noord-West
- Waternet
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Gasunie
- Stadsregio Amsterdam
- KPN
- Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie
- Gemeente Zaanstad
- Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
- Haven Amsterdam
- Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

In de nota “Inspraak en overleg” zijn de reacties samengevat en voorzien van een antwoord. De nota is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

8.3 Economische uitvoerbaarheid

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

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’. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een ‘bouwplan’ is. De Deelraad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- b. 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. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor het stadsdeel, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen exploitatieplan opgesteld hoeft te worden.

8.4 Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)

Omdat een deel van het plangebied ligt in de Hoofdgroenstructuur zoals benoemd in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam, is een advies gevraagd van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC).

Advies (juni 2012) over voorontwerpbestemmingsplan

Op 6 juni 2012 heeft de TAC een advies uitgebracht over het voorontwerpbestemmingsplan. Het advies is opgenomen in de bijlagen bij dit bestemmingsplan. In het advies is aangegeven dat het bestemmingsplan niet inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. De belangrijkste reden is dat in het plan onvoldoende rekening is gehouden met het geldende groentype “ruigtegebied / struinnatuur”. Het ongeplande karakter en natuurbeleving vanaf ongebaande paden staan in dit groentype centraal. Zowel de doorkruising van het gebied met verharde fietspaden als de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen voorzieningen die ter plaatse van het beoogde strand (recreatiestrand met horecavoorzieningen) zijn hierbij geen inpasbare voorzieningen.

De TAC vraagt waar de grond vandaan komt waarmee de Noorder IJplas wordt verondiept. De kwaliteit ervan is van belang voor het behalen van de gewenste kwaliteitsverbetering. Daarnaast vraagt de TAC of in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de snelfietsroute tussen Amsterdam en Zaanstad.

Op de volgende wijze zijn de opmerkingen van de TAC verwerkt in het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan:

- ten aanzien van de kwaliteit van de grond: de grond waarmee de Noorder IJplas wordt verondiept is afkomstig van de Grondbank. In het kader van de ontheffing die voor de Grondbank is verleend is onderzoek naar de bodemkwaliteit gedaan. Daarin is geconcludeerd dat de grond voldoet aan de door het bevoegde gezag gestelde milieuhygiënische en ecologische eisen;
- in het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van de aanleg van de snelfietsroute aan de noordzijde van de Noorder IJplas en een recreatief fietspad aan de zuidzijde van de plas. Voor het overige zijn alleen (onverharde) paden toegestaan;
- ten aanzien van het strand en de horeca: naar aanleiding van het advies van de TAC is in het ontwerpbestemmingsplan niet langer uitgegaan van het recreatiestrand met bijbehorende horeca.

Advies (maart 2013) over ontwerpbestemmingsplan

Gelet op de doorgevoerde wijzigingen en het toevoegen van de woonschepen in het ontwerpbestemmingsplan is het ontwerpbestemmingsplan opnieuw voorgelegd aan de TAC. De TAC heeft een nieuw advies uitgebracht op 15 maart 2013.

In het advies constateert de TAC dat het plan inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Het schrappen van het strand en de voorzieningen en het inperken van de aanleg van paden komen tegemoet aan de aard van het hier aanwezige groentype 'ruigtegebied/struinnatuur'.

Ten aanzien van de routes door het gebied blijft de voorkeur van de TAC een verhard wandel- en fietspad over de middendam. Daarmee blijft de impact in het groentype "ruigtegebied/struinnatuur" beperkt. Met het oog op verlichting en veiligheid is de combinatie van het fiets- en wandelpad ook wenselijk. De route door de zuidzijde van het gebied is een te zware belasting voor de struinnatuur. Echter, voor de zuidelijke fietsroute door het gebied is door de deelraad besloten en in een bestuurlijk overleg is de wethouder RO daarmee akkoord gegaan. De zuidelijke Dam tot Damroute is daarmee voor de TAC een gegeven. Zoals in het advies voor de herinrichting Kleine Plas gesteld, weegt de maatschappelijke meerwaarde mogelijk op tegen de aantasting van natuurkwaliteiten. Dat er van aantasting sprake zal zijn, is onvermijdelijk. De mate waarin dat zal gebeuren, is echter sterk afhankelijk van de ligging en inpassing van het tracé. Overigens, met de snelfietsroute aan de noordzijde gaat de TAC akkoord.

Door de uitbreiding van het plangebied met de woonboten en de tuinen is de kwestie van illegale bebouwing in de tuinen relevant geworden voor dit advies. De TAC is van mening dat de legalisering van de bestaande bebouwing in de tuinen een oplossing biedt tegen wildgroei. Cruciaal is dat op grond hiervan geen verdere uitbreiding plaatsvindt. In de regels houdt het stadsdeel vast aan water in de bestemming 'natuur' ten behoeve van flexibiliteit voor kleinschalige aanpassingen. De TAC kan met dit uitgangspunt instemmen. Maar zoals eerder gesteld is het volgens de algemene richtlijnen niet toegestaan om water te creëren in de bestemming 'natuur' als dit gebaseerd is op een verstedelijkingsopgave elders. De doelstellingen die in de Structuurvisie ten aanzien van de Hoofdgroenstructuur zijn geformuleerd, maken een uitwisseling van groen en water niet zonder meer mogelijk. Alleen als duidelijk is dat die uitwisseling een meerwaarde inhoudt voor de kwaliteit en/of de beleving van het groen, kan de TAC daarmee instemmen.

8.5 Goede diensten overleg

Voorafgaand aan het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerp op 7 mei 2009 besproken in het Goede Diensten Overleg (GDO) in Amsterdam. Daarin hebben zowel de gemeente Amsterdam als de provincie Noord-Holland zitting. Het GDO heeft de volgende adviezen uitgebracht over het concept voorontwerp bestemmingsplan:

- a. geadviseerd is om de horeca aan het IJ tot een paar horeca categorieën te beperken.
→ Inmiddels is de horeca aan de oever van het IJ geschrapt uit het bestemmingsplan.
- b. geadviseerd is om geen windmolens aan de oostoever van de Noorder IJplas toe te staan. De molens staan daar te dicht op de plas waar veel vogels broeden. Op de andere locaties geldt deze beperking in veel mindere mate.
→ Inmiddels zijn de windmolens niet langer mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

8.6 Handhaving

Er is sprake van handhaving, indien er werkzaamheden of activiteiten plaatsvinden die in het kader van de bestemmingsregels niet toelaatbaar zijn. De onderstaande uitgangspunten zullen daarbij worden aangehouden:

- Het starten van een procedure op grond waarvan besloten kan worden op welke wijze gehandhaafd gaat worden: strafrechtelijk of bestuursrechtelijk;
- indien in het kader van handhaving het opleggen van een dwangsom niet leidt tot beëindiging van een illegale situatie, wordt een bestuursdwangprocedure gestart;
- het opleggen van een dwangsom en bestuursdwang worden als handhaving verkozen boven strafrechtelijk optreden;
- in die gevallen dat strafrechtelijke vervolging het enige sanctiemiddel blijkt te zijn, zal na het opmaken van een proces-verbaal aangifte worden gedaan bij het Openbaar Ministerie;
- behoudens in gevallen waarin de belangen van de overtreder in ernstige en directe mate worden geschaad, wordt, indien illegale bouw wordt geconstateerd, het werk door de afdeling Vergunningen, team Bouw, stilgelegd en wordt tot handhaving over gegaan;
- ook bij illegale bouw van gering planologisch belang wordt vanuit rechtsgelijkheid handhavend opgetreden.

Aan een langere periode van niet-handhaving kunnen door de betrokkenen geen rechten worden ontleend.