

Datum

Ons kenmerk 2009-33546

Onderwerp **16 JUN 2009**
Beslissing omtrent goedkeuring bestemmingsplan
Groengebied Schinkel, stadsdeel Oud-Zuid



Nr.: 2009 / 12470 Reg. dd: 1-7-2009
Afd: BC-ER INKOMEND

Stadsdeel Amsterdam Oud-Zuid
Postbus 51160
1007 ED AMSTERDAM

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen

Bijlage(n) div.

Behandeld door mr.H.T.Ziengs

Telefoon (023) 514 4626

Uw kenmerk

E-mail ziengsh@noord-holland.nl

Geachte Raad,

VERZONDEN 17 JUNI 2009

Het Dagelijks Bestuur van uw stadsdeel heeft ons bij brief van 6 november 2008 verzocht het bestemmingsplan Groengebied Schinkel goed te keuren. U hebt dit plan vastgesteld op 29 oktober 2008. Wij hebben dit plan beoordeeld aan de hand van de volgende onderdelen:

Formele aspecten;
Planinhoud;
Ambtelijk overleg;
Bedenkingen;
Hoorzitting;
Beoordeling bestemmingsplan;
Beoordeling van de bedenkingen.

ROUTING	
MC	
PMD	
BC-ER	du6
OF	
BWO	
SDS	EP
DB	EP
GRIFFIER	

1. Formele aspecten

Voor onze beoordeling hebben wij ons gebaseerd op de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerp van het bestemmingsplan en het vastgestelde bestemmingsplan hebben respectievelijk ingaande 28 mei 2008 en vanaf 12 november 2008 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen.

De deelraad heeft het plan binnen vier maanden na afloop van de periode dat het ontwerp daarvan ter visie heeft gelegen gewijzigd vastgesteld.

Het bestemmingsplan is overeenkomstig artikel 28, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening binnen vier weken na dagtekening van het

deelraadsbesluit aan ons toegezonden.

Tegen het bestemmingsplan zijn schriftelijke bedenkingen ingebracht.

Wij moeten onze beslissing uiterlijk 21 juni 2009 bekend maken.

De Amsterdamse Planologische Commissie heeft in april 2009 over dit plan advies uitgebracht.

2. Planinhoud

Het bestemmingsplangebied bestaat uit een langgerekt gebied dat in het noorden begrensd wordt door het kantoorgebouw aan de Rijnburgstraat 11 en in het zuiden door het sluizencomplex bij de Ringweg A10. Het grootste gedeelte van het plangebied wordt in beslag genomen door het water De Schinkel. De woonboten zijn kenmerkende elementen in dit gebied. Het bestemmingsplan heeft in hoofdzaak een conserverend karakter, waarin de huidige ruimtelijke situatie in een juridisch-planologisch kader wordt vastgelegd.

3. Ambtelijk overleg

Over dit plan is overleg gevoerd als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985. De gemaakte opmerkingen zijn op een adequate wijze verwerkt.

4.1 Bedenkingen

1. DAS Rechtsbijstand, de heer J. de Vet, namens mevrouw J.M. Duismann, IJsbaanpad 74F, 1076 CW Amsterdam;
2. Dhr. E.J. Takkenberg, Buiksloterdijk 413, 1034 ZA Amsterdam;
3. J.P. Jongkind, IJsbaanpad 62F, 1076 CW Amsterdam.

Ontvankelijkheid

De reclamanten vermeld onder 1 t/m 3 hebben tijdig hun zienswijzen bij de stadsdeelraad kenbaar gemaakt en hebben tijdig een bedenking bij ons ingebracht, zodat zij in hun bedenkingen kunnen worden ontvangen.

Hieronder worden de bedenkingen – voor zover inhoudelijk relevant - kort samengevat weergegeven, alsmede de beantwoording van het stadsdeelbestuur.

4.2 Zakelijke weergave van de bedenkingen en de reactie van het stadsdeelbestuur op de bedenkingen

1. DAS Rechtsbijstand, de heer J. de Vet, namens mevrouw J.M. Duismann, Ijsbaanpad 74F, 1076 CW Amsterdam

Bedenking 1a:

Bij vervanging van de woonboot aan het Ijsbaanpad 74F bestond in 2003 de wens voor een woonark die voorbij de toenmalige aanmeerpalen kwam. Er is een ontwerp gemaakt voor een woonark van 19 meter. Toen bleek dat de woonark niet voorbij de toenmalige aanmeerpalen mocht komen is een nieuw ontwerp gemaakt voor een boot van 16 meter. Nu de vervangingsvergunning (beroepsprocedure nog niet afgerond) van de burens aan het Ijsbaanpad 76F een woonark mogelijk maakt die wel voorbij de aanmeerpalen ligt, ligt de ark aan het Ijsbaanpad 74F in de luwte van de boot van de burens (76F) en zijn uitzicht en privacy verloren gegaan en is de boot aanzienlijk in waarde gedaald.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

De bezwaarprocedure tegen de vervangingsvergunning van Ijsbaanpad 76F is afgerond en de bezwaren van de indieners van deze zienswijze zijn daarbij ongegrond verklaard. De vervangingsvergunning voor Ijsbaanpad 76F is in stand gelaten. Thans is een beroepsprocedure aanhangig die nog niet is afgerond. Het was ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan en ten tijde van de vaststelling niet duidelijk of er wijzigingen zullen ontstaan in de situatie rond de waterkavels.

Er was daarmee ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan geen grond het bestemmingsplan op dat punt aan te passen.

Bedenking 1b:

De andere burens (72F) hebben ook een nieuwe boot laten bouwen. De bouwtekeningen zijn aangepast aan de eisen van het stadsdeel, maar de boot is niet conform vergunning gebouwd. Hierdoor is de boot dicht bij de woonark van 74F komen te liggen. Deze procedure (om handhaving) loopt ook nog. Wanneer met het vaststellen van de lijst bij artikel 2.6 van de voorschriften met de maximale kavelmatten de situatie van 72F is gelegaliseerd, wordt dit als een punt van bezwaar aangemerkt. Het is onduidelijk waarom de lengte van de kavel van 72F is vastgesteld op 19,6 meter terwijl de afmeting volgens het oude beleid

de lengte 18,9 meter bedroeg en de boot een lengte heeft van 19,09 meter.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

De plankaart van het bestemmingsplan is gebaseerd op ligplaatsvergunningen en nametingen. De plankaart is niet aangepast voor de kavel van 72F sinds de waterkavelkaart is opgesteld en de nametingen hebben plaatsgevonden. De handhavingprocedure tegen de vervangingsvergunning van Ijsbaanpad 72F wordt in combinatie met de vervangingsvergunning bekeken en deze procedure loopt nog.

Bedenking 1c:

De oplossing waar naar gestreefd wordt is er een waarbij beide boten weer op dezelfde hoogte komen te liggen. Dit kan worden gewaarborgd door te bepalen dat de woonark niet verder mag reiken dan tot waar op dit moment de kavelgrens is ingetekend.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Binnen het bestemmingsplan is voor 74F bepaald dat de gehele waterkavel gebruikt mag worden voor de woonboot, waarbij niet is bepaald welk gedeelte daarvan gebruikt mag worden voor bijvoorbeeld een terras. Enige voorwaarde is dat zowel de woonark, als eventuele steigers, vlonders en vlotten binnen de waterkavel liggen.

Bedenking 1d:

Het verzoek is het bestemmingsplan aan te passen aan de grootte van het ruimtebeslag dat nu wordt ingenomen door de boot, het vaste terras en het vlottende terras. Er wordt verzocht de kavellengte van Ijsbaanpad 74F vast te stellen op 22,6 meter, met aanvullende bepaling dat slechts tot een lengte van 20 meter een woonark mag worden geplaatst en de laatste 2,6 meter van de kavel slechts mag worden gebruikt voor het plaatsen van een (vast) terras.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

De ark en de helft van het terras liggen binnen de waterkavel. Een deel van het terras ligt buiten de waterkavel en is ook nooit binnen de ligplaatsvergunning opgenomen. Het vlottende terras dient binnen de waterkavel te liggen en heeft altijd buiten de kavel gelegen.

Bedenking 1f:

In de beantwoording van de zienswijze wordt bij punt 8 gesteld dat er sprake is van een niet-toegestane situatie en daarom niet meegenomen wordt in het bestemmingsplan. De huidige situatie bestond al op het moment dat de boot op 74F in 1996 is gekocht. Er is nooit tegen opgetreden en niet aangegeven dat het mogelijk of wenselijk is dat handhavend wordt opgetreden. Er wordt ook niet aangegeven waarom de huidige lang bestaande situatie niet leidend zou kunnen zijn en zou kunnen worden gelegaliseerd.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Deze plankaart is getekend op basis van de waterkavelkaart (zoals ook genoemd in de zienswijze) en de nameting en de luchtfoto's in 2003.

Bedenking 1g:

De steiger is niet door de bewoners verlengd. De steiger is ter plaatse korter dan elders en feitelijk te kort gelet op de lengte van de kavels. Daarom is op verzoek van de burens (76F) een nieuwe afmeerpaal geslagen. De te korte steiger is, zo wordt aangenomen, ook de reden geweest om het terras breder te maken en achter de steiger hebben doorgebouwd.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

De steiger is buiten de in de ligplaats vergunde waterkavel gelegen. Ook op de waterkavelkaart is dit gedeelte van de steiger niet meegenomen. De plankaart is getekend op basis van de waterkavelkaart (zoals ook genoemd in de zienswijze) en de nameting en de luchtfoto's in 2003.

2. Dhr. E.J. Takkenberg, Buiksloterdijk 413, 1034 ZA Amsterdam**Bedenking 1:**

De doelstelling van het bestemmingsplan Groengebied Schinkel is conserverend, dit is (deels) in tegenspraak met de nu aangepast teksten en plankaarten. Op de plankaart 50-GGS-1A is het (plan)gebied dat eerder was aangeduid met (jh) jachthaven veranderd in een aanduiding (1) wijzigingsbevoegdheid met voorwaarden. Er wordt bezwaar gemaakt tegen deze wijziging.

De jachthaven (met werf) heeft vanaf 1905 bestaansrecht. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 23 juli 2003 (2002.05093/1, betreffende het deel van de jachthaven dat in bestemmingsplan Schinkeleilanden ligt) zijn onderhandelingen gevoerd met het stadsdeel om de jachthaven in te passen in

het plangebied Groengebied Schinkel en het plangebied Schinkeleilanden. Dit is een continuering van de jachthaven en geen nieuwe ontwikkeling. Het totale gebied op de plankaart (oude jh en nieuwe wijzigingsgebied 1) is te groot weergegeven zodat er totaal verkeerd beeld ontstaat over de omvang van de (eventuele) verplaatsing. In oktober 2005 is door binnenwaterbeheer een grens bepaald tot hoever de (eventuele) locatie van de jachthaven nautisch verantwoord is (deze is kleiner dan nu op de plankaart wordt weergegeven).

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 1:

Het stadsdeel voert al geruime tijd overleg met dhr. Takkenberg, eigenaar van jachthaven Olympia. Dhr. Takkenberg heeft in 2008 een verzoek ingediend bij het stadsdeel voor het vergroten (en vernieuwen) van de bestaande jachthaven. Het stadsdeel heeft in navolging hiervan een tegenvoorstel gedaan. De uitkomst van de onderhandelingen / overleggen resulteert in een nieuwe huurovereenkomst. Het stadsdeel heeft met ingang van 1 januari 2009 de oude huurovereenkomst

met dhr. Takkenberg beëindigd. Indien er geen overeenkomst met dhr. Takkenberg wordt bereikt, en er dus geen nieuw huurcontract wordt getekend, zal de jachthaven Olympia verdwijnen. De onderhandelingen zijn momenteel in een ver gevorderd stadium. Naar verwachting wordt op korte termijn (maart 2009) de nieuwe huurovereenkomst getekend. In afwachting van de uitkomsten van de onderhandelingen is er voor de jachthaven een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Om te voorkomen dat de wijzigingsbevoegdheid in een latere fase beperkingen met zich meebrengt, is er een relatief ruim gebied aangewezen voor de nieuwe jachthaven. De omvang is gebaseerd op het eerder ingediende verzoek door dhr. Takkenberg. Met het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid verkrijgt de bestaande jachthaven niet direct een juridisch-planologische status. Het stadsdeel heeft hier bewust voor gekozen. De denkbare uitkomsten van de onderhandelingen zijn:

1. Geen overeenstemming met dhr. Takkenberg, dus geen nieuwe huurovereenkomst. Daarmee een vertrek van de jachthaven Olympia. Indien het zeer waarschijnlijk is dat een bestaand gebruik op korte termijn beëindigd wordt, is het mogelijk om een bestaand gebruik niet direct, positief te bestemmen in een bestemmingsplan.
2. Overeenstemming met dhr. Takkenberg, dus een nieuwe huurovereenkomst en daarmee een nieuwe jachthaven. Een jachthaven, die in omvang de huidige jachthaven overstijgt. Aangezien de omvang en de vormgeving van de

jachthaven, ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Groengebied Schinkel, nog niet duidelijk was, is het niet mogelijk om de jachthaven direct te bestemmen. Een wijzigingsbevoegdheid biedt daarmee uitkomst. Het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid is, gezien de vele onzekerheid over de jachthaven, het enige mogelijke juridisch-planologisch instrument dat het stadsdeel kan inzetten.

Bedenking 2:

De voorwaarden uit artikel 2.6, lid 7 (voorschriften) onder c heeft geen juridische achtergrond. De woonboten hebben ligplaats- en bewoningsvergunningen sinds 1960 en behoren tot het woonbotenbestand van Amsterdam waardoor er, los van de jachthaven, ligplaatsen gelden.

Tijdens de onderhandeling over herontwikkeling is toegezegd de kleine bedrijfsmatigheid, behorende bij de jachthaven, in één van de woonboten ondergebracht zou worden mits de woonfunctie deels behouden blijft. Zonder jachthaven blijft de woonfunctie op deze woonboten.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 2:

De twee kavels, een voor de woonboot en een voor het bedrijfsvaartuig, zijn niet ingetekend op dit moment, omdat nog geen overeenstemming is bereikt over de daadwerkelijke invulling van de jachthaven. Wel zijn twee plaatsen die de voorkeur hebben voor het neerleggen van deze kavels. Bij het uitvoeren van wijzigingsbevoegdheid wordt deze plek duidelijk en wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Indien er geen overeenstemming met dhr. Takkenberg wordt bereikt over de omvang en vormgeving van de jachthaven, dan krijgen de woonboot en het bedrijfsvaartuig geen ligplaats. De beide boten zijn/worden onlosmakelijk met de komst van de jachthaven verbonden. Dit wordt in de huurovereenkomst geregeld.

Bedenking 2 (parkeergelegenheid):

De bepaling onder g (over parkeergelegenheid) geeft tegenstrijdigheid met bepalingen op de nabij gelegen grond op plangebied Schinkeleilanden. Het overgangsrecht geldt nu de herontwikkeling van de jachthaven al jaren lang in onderhandeling is met het stadsdeel.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 2 (parkeergelegenheid):

In de onderhandelingen is parkeren ook ter sprake gekomen. Daarbij is

aangegeven dat er uitsluitend openbare parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn; dus geen parkeren op eigen terrein uitsluitend bedoeld voor bezoekers / gasten van de jachthaven.

Bedenking 3a:

De voorwaarde dat beide (woon)boten niet los van de jachthaven in gebruik genomen mogen worden, is volgens de beantwoording van de zienswijze altijd het uitgangspunt in het nieuwe bestemmingsplan geweest. Dit is onjuist, deze woonboten waren al voor de uitspraak van de RvS in het plan opgenomen en ingetekend. Ook de opmerking dat de twee woonboten niet in het bestemmingsplan zijn toegestaan is onjuist. Door de RvS geldt hier nu het oude bestemmingsplan Zuider Amstelkanaal met aanduiding water.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 3a:

Zie hiervoor de beantwoording van het stadsdeelbestuur onder 2.

Bedenking 3b:

De eventuele openbare uitkijksteiger komt nu voor de laatste 40 meter wel degelijk in het bestemmingsplan Groengebied Schinkel en het bezwaar vanuit de ingediende zienswijze blijft van kracht.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 3b:

Een deel van de openbare uitkijksteiger valt inderdaad binnen het gebied waar de wijzigingsbevoegdheid voor geldt. Voor deze steiger geldt een afmeerverbod. Hier worden dus geen pleziervaartuigen aangemeerd; ook niet voor passanten. De bezoekers van de jachthaven zullen met het in- en uitvaren dus geen problemen ervaren van evt. boten die in de weg liggen.

Bedenking 3c:

Volgens de beantwoording zijn/komen er geen ligplaatsen meer in het gedeelte van de werf. Er zijn in het zg. werfgedeelte al meer dan 45 jaar aantoonbare ligplaatsen voor plezierjachten en door de uitspraak van de RvS geldt nu het oude bestemmingsplan. De zienswijze blijft van kracht.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 3c:

De plezierjachten die in het deel van de werf liggen / lagen, worden met het wijzigingsplan verplaatst naar de Schinkel. Eén van de wijzigingsvoorwaarden is

dat er maximaal 60 pleziervaartuigen afgemeerd mogen worden tbv de jachthaven.

Bedenking 3d:

Verzocht wordt de zin in de toelichting van het bestemmingsplan over het uiterlijk van de jachthaven volledig te verwijderen.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 3d:

De bedenking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Bedenking 4:

Het is niet duidelijk of pleziervaartuigen alleen binnen de kavel afgemeerd mogen worden of ook buiten de waterkavel. Om bij eventuele herinrichting van de jachthaven voldoende uitvaart mogelijk te maken wordt verzocht dat er ter plaatste van de noordzijde van steiger 7 een afmeerverbod wordt ingesteld.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur 4:

Er geldt een afmeerverbod voor pleziervaartuigen in de Schinkel. Pleziervaartuigen zijn uitsluitend binnen de waterkavels toegestaan. Het afmeerverbod voor de Schinkel is door de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam(BBA) ingesteld om nautische redenen.

3. J.P. Jongkind, Ijsbaanpad 62F, 1076 CW Amsterdam

Bedenking 1a:

Er wordt geconstateerd dat er een soort klasse invoering voor woonboten en bewoners tot stand is gekomen. Er wordt een onderscheid geconstateerd tussen:

- A. Woonboten en bewoners met tuin, goede parkeergelegenheid, gelegenheid tot het stallen van fietsen en waardevolle spullen in de toegestane schuurtjes en een groot terras;
- B. Woonbootbewoners met de mogelijkheid voor het bouwen van een steiger maar zonder parkeermogelijkheden;
- C. Woonbootbewoners met een drijvende tuin of terras en afwachtende van de overgangsregeling die door dit nieuwe bestemmingsplan in werking zal treden;
- D. Woonboten en woonbootbewoners met alleen een woonboot waardoor zij gedwongen zijn spullen op de steiger te plaatsen.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om binnen de waterkavel de bedoelde drijvende aanhorigheden te realiseren en te behouden. Deze aanhorigheden zijn bij de start van het bestemmingsplan geïnventariseerd voor het gehele gebied. Dit is voor alle woonboten gelijk en er is geen onderscheid in woonboten langs de verschillende wegen. Buiten de waterkavel zijn geen vlonders en vloten toegestaan en voor pleziervaartuigen geldt dat deze uitsluitend binnen de eigen waterkavel gelegen mogen zijn.

Bedenking 1b:

Het niet verankeren van de hoge kosten door onverwacht verslepen/verhalen voor andere woonboten waarvoor woonboten moeten wijken is in het plan niet bespreekbaar en dus niet meegenomen en blijft een punt van bezwaar.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

De bouwwerken tussen de oever en de woonschepen in, heeft de bestemming Water met de aanduiding wl gekregen. Binnen deze bestemming zijn individuele steigers, vlonders en vloten mogelijk. Er wordt verwezen naar de beantwoording van de inspraakreacties: een bestemmingsplan legt de gebruiks- en bouw mogelijkheden van gronden vast. Een bestemmingsplan zegt niets over de verdeling van kosten, die gepaard gaan met het invaren van een woonboot.

Bedenking 1c:

Het bestemmingsplan moet aan alle nieuwe wetten voldoen. Dat het ontwerp bestemmingsplan gestart is voor aanvang nieuwe wet is geen vrijbrief om het bestemmingsplan niet aan de nieuwe wet te toetsen.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Het overgangsrecht van een nieuwe wet regelt vanaf welk moment aan een nieuwe wet getoetst moet worden. Dit betreft een wettelijke regeling (invoeringswet).

Bedenking 1d:

Er zijn zorgen over de gezondheid in de buurt. Er wordt gesteld dat het jammer is dat het stadsdeel niet openstaat voor beperking van openhaarden en allesbranders, temeer er al een overschrijding is door uitstoot van de scheepvaart, snelweg A10 en de uitstoot van de luchtvaart.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

De uitstoot van allesbranders en open haarden bij woonboten is geen activiteit waartegen of waarvoor in het bestemmingsplan iets kan worden opgenomen. Indien dit mogelijk en wenselijk wordt gevonden door het Stadsdeel om hiervoor maatregelen te nemen, dan zal dit op een andere wijze geregeld moeten worden

Bedenking 1e:

Er is veel sprake van onderhuur, bed and Breakfast etc. Dit is niet goed voor de sociale cohesie in de buurt en wekt ergernis op voor andere woonbootbewoners.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Het is niet toegestaan om een woonboot ten behoeve van een zelfstandige B&B onder te verhuren. B&B is op een woonboot beperkt mogelijk, maar dat dit niet mag leiden tot het verdringen van de woonfunctie. Onderverhuur op zich is geen kwestie die door middel van het bestemmingsplan geregeld kan worden.

Bedenking 1f:

Het gescheiden houden van twee direct naast elkaar gelegen groengebieden (Huis te Vraag en Groengebied Schinkel) is een gemiste kans omdat het onderdeel is van een groene scheg in Amsterdam.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur. Er hoeft dan ook niet meer rekening gehouden te worden hiermee, dan de constatering in de toelichting dat dit beleid geen invloed heeft op het bestemmingsplan. Het veranderen van de bestemmingsplangrens biedt geen toegevoegde waarde, dan wel extra bescherming ten opzichte van de bestemming die het gebied van Huis te Vraag nu al heeft.

Het is bestemd voor groenvoorziening en dit zou het ook in het nieuwe bestemmingsplan Groengebied Schinkel worden. Daarbij is het bestemmingsplan Aalsmeerplein e.o. een plan uit 2000 en daarmee nog voldoende actueel op dit moment.

Bedenking 1g:

Er wordt bezwaar gemaakt tegen het feit dat Rijkswaterstaat van mening is dat woonbootbewoners geen aanspraak kunnen maken op geluidbeperkende

maatregelen ten behoeve van geluidoverlast veroorzaakt door de A10 en het direct naast gelegen treinverkeer.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn woonboten geen geluidgevoelige functie. Er is daarmee geen wettelijke noodzaak voor het nemen van maatregelen.

Bedenking 1h:

Ook het uitblijven van een goede regeling voor de bestaande jachtwerf Olympia maar ook watersportvereniging AGT in dit bestemmingsplan is een punt van bezwaar omdat het stadsdeel geen oplossing heeft voor bovengenoemde jachtwerf en vereniging AGT.

Beantwoording van het stadsdeelbestuur:

Het stadsdeel voert al geruime tijd overleg met de eigenaar van jachthaven Olympia. De uitkomst van de onderhandelingen resulteert in een nieuwe huurovereenkomst.

De vereniging AGT valt buiten het bestemmingsplangebied en krijgt tevens een onderkomen buiten het gebied van het onderhavige bestemmingsplan.

5. Hoorzitting

Uit de stukken is de inhoud van de bedenkingen voldoende duidelijk geworden. Om deze reden hebben wij er van afgezien de indieners daarvan in de gelegenheid te stellen hun bedenking te laten toelichten.

6. Advies burgemeester en wethouders

Het plangebied wordt in het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid 2003" aangewezen als "Hoofdwaterstructuur" en "Stedelijk bedrijventerrein". Het gebied ten oosten van de Schinkel is aangewezen als "Hoofdgroenstructuur". De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur heeft ten aanzien van het plan positief geadviseerd.

Vanaf de Anthony Fokkerweg loopt een deel van het "Hoofdnet fiets" door het plangebied langs de zuidzijde van de Riekerhaven (Valschermkade) naar het Jaagpad in zuidelijke richting naar het sluiscomplex.

In het structuurplan is een reservering voor een verbinding over de Schinkel opgenomen. In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de

Schinkelverbinding door de toekomstige uitvoering ervan niet onmogelijk te maken.

De Schinkel is van oudsher een doorgaande vaarroute en als zodanig nog steeds in gebruik voor de beroeps- en pleziervaart. Zij verbindt het IJ en het Amsterdamse Havengebied met de Ringvaart om de Haarlemmermeer. Langs deze vaarroute liggen in het plangebied zowel aan de west- als oostzijde woonboten. Aan de oostkant liggen de woonboten afgemeerd aan steigers. Aan de westkant liggen de woonboten als een lint langs de oever afgemeerd. Het bestemmingsplan is conserverend van aard.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid 2003". Burgemeester en wethouders stemmen in met de doelstellingen van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de ingebrachte bedenkingen overwegen burgemeester en wethouders als volgt.

Burgemeester en wethouders kunnen in zijn algemeenheid met de reactie van het stadsdeelbestuur op de bedenkingen instemmen.

De reclamant onder 1 verzoekt onder bedenking 4d een kavellengte van IJsbaanpad 74F vast te stellen op 22,6 meter voor een woonark waarvan de laatste 2,6 meter van de kavel dienen voor het plaatsen van een vast terras. Het stadsdeel heeft de waterkavel 74F van reclamant bestemd in artikel 2.6 Water (WA) met aanduiding (wl) "woonschepenligplaats" op de plankaart. De waterkavel heeft een lengte van 20 meter en een breedte van 6 meter. Op de waterkavel is een woonark met daarbij behorende steigers, vlonders, vloten en bergingen toegestaan.

Het stadsdeel heeft hierbij in acht genomen de vergunde ligplaats en bestaande situatie van de waterkavel op basis van de waterkavelkaart en de nameting en de luchtfoto's in 2003. De steiger van 2,6 meter is buiten de in de ligplaats vergunde waterkavel gelegen.

De waterkavelkaart en de daarbij behorende maten zijn als onderdeel van het woonbotenbeleid uit 1998 door de stadsdeelraad vastgesteld. De waterkavelkaart biedt het juridisch- planologisch kader op basis waarmee bestaande rechten in het bestemmingsplan zijn vastgelegd.

Burgemeester en wethouders kunnen zich vinden in de beantwoording van het stadsdeel.

Reclamant onder 2 maakt onder bedenking 1 bezwaar tegen de aanduiding (1) wijzigingsbevoegdheid met voorwaarden. Het gebied was eerder aangeduid met (jh) jachthaven. Het totale gebied op de plankaart (oude jh en nieuwe wijzigingsgebied 1) is te groot weergegeven zodat er een totaal verkeerd beeld ontstaat over de omvang van de (eventuele) verplaatsing.

Het stadsdeel heeft met ingang van 1 januari 2009 de oude huurovereenkomst met dhr. Takkenberg beëindigd. De onderhandelingen zijn momenteel in een ver gevorderd stadium.

Naar verwachting wordt op korte termijn de nieuwe huurovereenkomst getekend. In afwachting van de uitkomsten van de onderhandelingen is er voor de jachthaven een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Aan de wijzigingsbevoegdheid zijn voorwaarden verbonden zoals het maximum aantal pleziervaartuigen van 60 dat afgemeerd mag worden aan de aanwezige steigers. Om te voorkomen dat de wijzigingsbevoegdheid in een latere fase beperkingen met zich meebrengt, is er een relatief ruim gebied aangewezen voor de nieuwe jachthaven.

Het gaat hierbij om de herinrichting van het gebied ten behoeve van de jachthaven, waarbij de omvang is gebaseerd op het eerder ingediende verzoek door reclamant.

Burgemeester en wethouders kunnen zich vinden in de beantwoording van het stadsdeel.

7. Beoordeling van bestemmingsplan

Wij kunnen ons verenigen met de uitgangspunten en doelstellingen van het bestemmingsplan.

Het plangebied is in het streekplan Noord-Holland Zuid aangeduid als stedelijk gebied.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het ruimtelijk relevante beleid. Eveneens is er overeenstemming met het door de gemeenteraad vastgestelde structuurplan van Amsterdam "Kiezen voor stedelijkheid 2003".

De deelraad heeft in het voorliggende plan de aan de orde zijnde belangen gewogen en uiteindelijk gekozen voor een invulling van de in het plangebied liggende gronden, waarbij de gevolgen voor het gebied uitdrukkelijk en op zorgvuldige wijze zijn beoordeeld.

Met de in het plan aangegeven planologische verantwoording kunnen wij

instemmen en wij achten de in het plan opgenomen bestemmingsregelingen vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar.

Het voorliggende besluit is tot standgekomen met in achtneming van de tussen de provincie en de gemeente Amsterdam getroffen gemeenschappelijke regeling ter versterking van de bestuurlijke positie van Amsterdam, kortweg "Beleidsvrijheid Amsterdam".

De daarin gemaakte afspraken betreffen onder meer het beleidsterrein ruimtelijke ordening. In dit verband is de Amsterdamse Planologische Commissie (APC) ingesteld als adviesorgaan. Deze adviseert ons over bestemmingsplannen van stadsdelen. Volgens de algemene regel brengen Burgemeester en Wethouders van Amsterdam ons vervolgens ook advies uit, vergezeld van het advies van de APC en het verslag van de hoorzitting.

8. Beoordeling van de ingebrachte bedenkingen

De voordracht aan de stadsdeelraad, die ten grondslag ligt aan de vaststelling van het bestemmingsplan, gaat in op de bedenkingen.

Wij verwijzen dan ook naar hetgeen in die raadsvoordracht is gesteld, waarmee wij kunnen instemmen. Ook kan worden ingestemd met de daarnaast gegeven weerlegging van de bedenkingen door het stadsdeelbestuur.

9. Conclusie

De door reclamanten bij ons ingediende bedenkingen geven geen aanleiding om aan het bestemmingsplan geheel of gedeeltelijk de goedkeuring te onthouden.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het ruimtelijk relevante beleid.

Het plan voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

Wij menen dat het bestemmingsplan goedgekeurd kan worden.

10. Beslissing

Wij besluiten:

1. De indieners genoemd onder 1 t/m 3 mede te delen, dat dezen in hun bedenkingen kunnen worden ontvangen, maar dat deze bedenkingen geen aanleiding heeft gegeven aan enig plandeel goedkeuring te onthouden;

2. het bestemmingsplan Groengebied Schinkel goed te keuren.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,



provinciesecretaris
H.W.M. Oppenhuis de Jong



voorzitter
H.C.J.L. Borghouts

Beroep kan worden ingesteld door belanghebbenden die tijdig op grond van artikel 27 eerste of tweede lid van de WRO bedenkingen bij Gedeputeerde Staten hebben ingediend, alsmede door belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen bedenkingen overeenkomstig artikel 27 eerste of tweede lid van de WRO naar voren te hebben gebracht.

Het gemeentebestuur legt dit besluit met het bestemmingsplan met in achtneming van artikel 29 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening op het gemeentehuis gedurende zes weken ter inzage. Tijdens deze termijn kan het beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Meer informatie staat op de website van de Raad van State: www.raadvanstate.nl.

Bestemmingsplan Groengebied Schinkel

Toelichting

**Vastgesteld
29 oktober 2008**

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doelstelling	7
1.3 Leeswijzer	7
2. Het plangebied	8
2.1 Plangrenzen	8
2.2 Historisch perspectief	8
2.3 Beschrijving huidige situatie	9
2.3.1 De omgeving	9
2.3.2 Het plangebied	10
3. Beleidskader en beperkingen	12
3.1 Stedelijkheid	12
3.1.1 Nationaal beleid en regelgeving	12
3.1.2 Provinciaal beleid en regelgeving	13
3.1.3 Gemeentelijk beleid en regelgeving	14
3.2 Wonen	16
3.2.1 Nationaal beleid en regelgeving	16
3.2.2 Provinciaal beleid	16
3.2.3 Gemeentelijk beleid	17
3.2.4 Stadsdeelbeleid	19
3.3 Bereikbaarheid	22
3.3.1 Rijksbeleid	22
3.3.2 Provinciaal beleid	22
3.3.3 Stedelijk beleid	23
3.3.4 Stadsdeelbeleid	23
3.4 Cultuurhistorie en archeologie	25
3.4.1 Europese en nationale regelgeving	25
3.4.2 Provinciaal beleid	25
3.4.3 Stadsdeelbeleid	26
3.5 Water	26
3.5.1 Europees beleid	26
3.5.2 Rijksbeleid	27
3.5.3 Provinciaal beleid	28
3.5.4 Gemeentelijk beleid	28
3.5.5 Stadsdeelbeleid	31
3.6 Natuur en milieu	31
3.6.1 Europese regelgeving	32
3.6.2 Nationale regelgeving	32
3.6.3 Gemeentelijk beleid	35
3.6.4 Stadsdeelbeleid	35
3.7 Veiligheid	36
3.7.1 Nationale regelgeving	36
4 Planbeschrijving	39

4.1	Ruimtelijke analyse: hoe is het nu?	39
4.1.1	Hoofdstructuur	39
4.1.2	Ruimtelijke elementen	42
4.2	Ruimtelijke ontwikkelingen: hoe kan het worden?	43
4.2.1	Schinkeleilanden	43
4.2.2	Vervangende woonbootligplaatsen	43
4.3	Doorvertaling beleid in dit bestemmingsplan	43
4.3.1	Waterplan Amsterdam	43
4.3.2	Woonbotenbeleid van het stadsdeel	44
4.4	Juridisch-planologische vertaling: hoe regel je dat?	45
4.4.1	Opzet bestemmingsplan Groengebied Schinkel	46
4.4.2	Toelichting per artikel	46
4.4.3	Algemene bepalingen	53
4.4.4	Slot- en overgangsbepalingen	53
5	Uitvoerbaarheid, inspraak en overleg	55
5.1	Financiële uitvoerbaarheid	55
5.2	Inspraak en overleg	55
5.2.1	Goede Dienstenoverleg Amsterdam	55
5.2.2	Inspraak	55
5.2.3	Overleg ex artikel 10 Bro	56
5.3	Ontwerpfase	56
5.3.1	Zienswijzen	56
5.3.2	Wijzigingen bestemmingsplan	56
5.4	Vaststelling	56
Bijlage 1	Methodiek ter bepaling van de afmetingen van waterkavels (1997)	
Bijlage 2	Brief van het Dagelijks Bestuur (d.d. 25 oktober 2006) aan Ministerie van Verkeer & Waterstaat over geluidsoverlast A10-Zuid	
Bijlage 3	Antwoord Ministerie Verkeer en Waterstaat (d.d. 24 januari 2007) op brief DB geluidsoverlast A10-Zuid	
Bijlage 4	Brief van het Dagelijks Bestuur (d.d. 8 januari 2008) aan de Voorzitter van de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat en de Vaste Commissie van Milieu van de Tweede Kamer over geluidsoverlast A10-Zuid en standpunt Ministerie d.d. 24 januari 2007.	
Bijlage 5	Antwoord Ministerie van VROM (d.d. 121 februari 2008) op brief DB geluidsoverlast A10-Zuid (d.d. 8 januari 2008)	
Bijlage 6	Brief “Paragraaf Externe Veiligheid Groengebied Schinkel” van de Dienst Ruimtelijke Ordening (d.d. 15-1-2004)	

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanaf de Nieuwe Meer is de schutsluis in de Schinkel een entree tot het stadsdeel Amsterdam Oud Zuid. In het gebied langs de Schinkel ligt een grote verzameling van functies en gebruik zoals fiets- en wandelpaden, woonboten, kantoren en oevertuinen. De juridisch-planologische vertaling van de aanwezige functies in één bestemmingsplan heeft tot op heden niet plaatsgevonden. In het gebied zijn vier uitbreidingsplannen van kracht die in de jaren '50 en '60 zijn vastgesteld. Deze oude uitbreidingsplannen komen niet meer met de werkelijkheid overeen. In de vigerende plannen zijn de ligplaatsen van de woonboten niet opgenomen. In het nieuwe bestemmingsplan moet een regeling voor de aanwezige woonboten opgenomen worden.

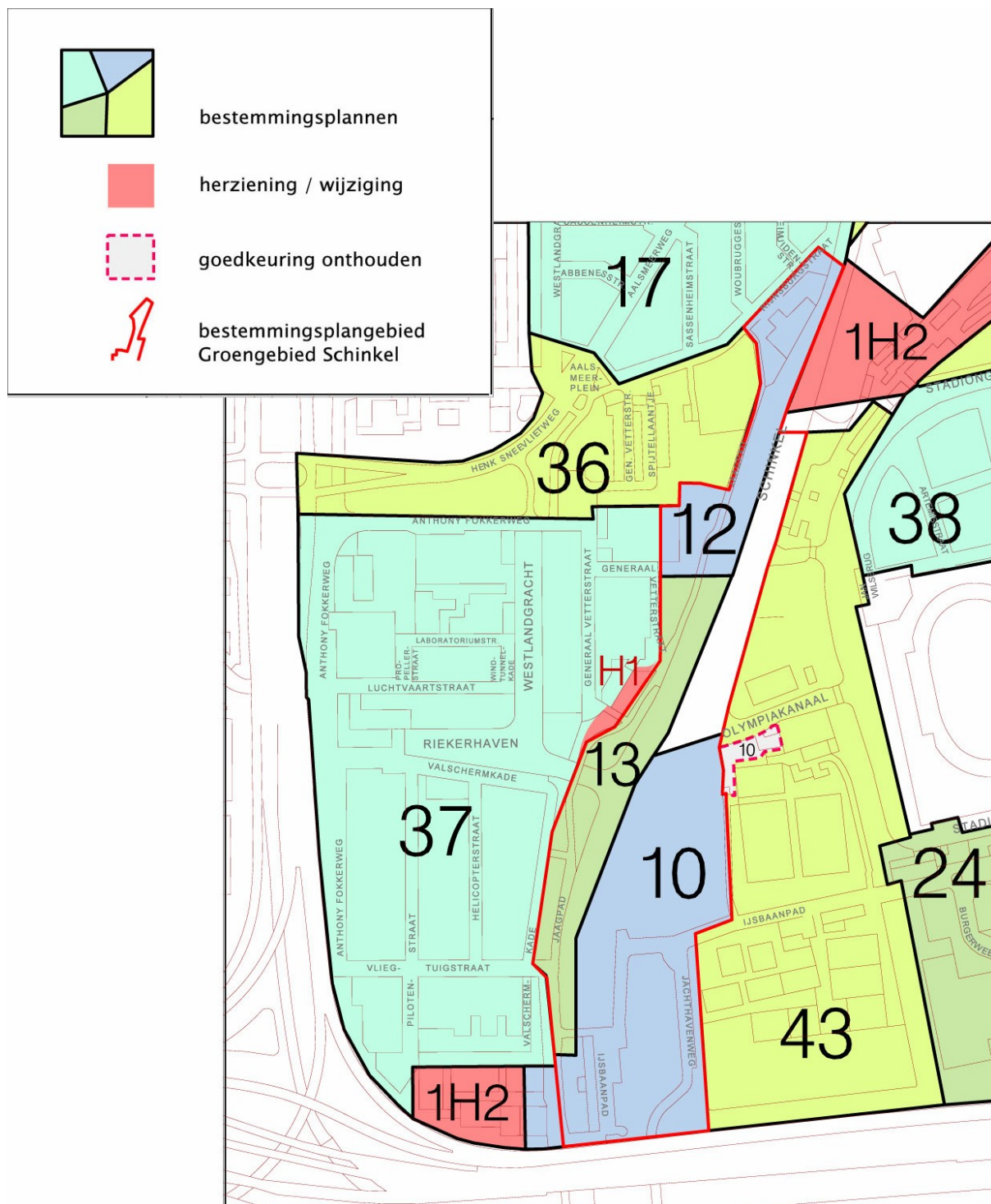
Het bovenstaande is voor het stadsdeel aanleiding om voor het gebied van de Rijnsburgstraat tot de schutsluis De Nieuwe Meer een nieuw bestemmingsplan 'Groengebied Schinkel' op te stellen. Na inwerkingtreding van dit nieuwe bestemmingsplan vervallen de volgende bestemmingsplannen (zie figuur 1 op de volgende pagina):

- *Uitbreidingsplan Generaal Vetterstraat e.o.*
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de gronden gelegen tussen een gedeelte van de Rijnsburgstraat, een gedeelte van de Schinkel en wordt ten zuiden begrensd in de Schinkel ter hoogte van het west – oostelijk lopend gedeelte van de Generaal Vetterstraat. Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 10 juli 1963. Het plan is goedgekeurd door GS op 11 augustus 1964.
- *Uitbreidingsplan industrieterrein Schinkel*
Dit gebied wordt begrensd door ten westen Valschermkade, het Jaagpad en het noord-zuid georiënteerde deel van de Generaal Vetterstraat op het bedrijventerrein. Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 31 mei 1950. Het plan is goedgekeurd door GS op 1 november 1950.

Voor een deel van het plangebied geldt het Uitbreidingsplan Zuider Amstelkanaal. Dit uitbreidingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 22 juli 1953. Het bestemmingsplan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) op 28 juli 1954. Het uitbreidingsplan heeft grotendeels betrekking op het deel van de Schinkel waar momenteel de woonboten aan het IJsbaanpad en de Jachthavenweg liggen. Na inwerkingtreding van het bestemmingsplan Groengebied Schinkel zal een groot deel van dit uitbreidingsplan niet meer van kracht zijn. Ter plaatse van het huidige tennisterrein en het gedeelte van de jachtwerf blijft een klein deel van dit uitbreidingsplan nog wel van kracht.

De nieuwe Wet ruimtelijke ordening die op 1 juli 2008 van kracht is geworden, stelt de verplichting dat een bestemmingsplan één keer in de 10 jaar herzien moet worden. In dit kader is het eveneens van belang dat de bestemmingsplannen die op dit moment voor het plangebied gelden, worden aangepast. Dit naast het vastleggen van de lang bestaande situatie rond de woonboten in de Schinkel.

Figuur 1:
Huidige juridisch planologische situatie



Bestemmingsplan	vigerend sinds
1H2: 2 ^e herz. Algemeen Uitbreidingsplan	1950
10: Zuider Amstelkanaal	1954
12: Generaal Vetterstraat e.o.	1964
13: Industrierrein Schinkel	1950
17: Hoofddorppleinbuurt	1988
24: Zuidstrook	1992
36: Aalsmeerplein eo	2000
37: Bedrijventerrein Schinkel	2000
H1: 1 ^e herz. Bedrijventerrein Schinkel	2003
43: Schinkeleilanden	2003

1.2 Doelstelling

De belangrijkste doelstelling van dit nieuwe bestemmingsplan is het opstellen van een nieuwe en bruikbare regeling voor het gebruik van de bebouwde en onbebouwde ruimte in het plangebied. Tevens is het benoemen en vastleggen van de ruimtelijke kwaliteit, bestaande uit (waardevolle) stedenbouwkundige elementen in het plangebied, van belang. Het bestemmingsplan heeft in hoofdzaak een conserverend karakter, waarin de huidige ruimtelijke situatie in een juridisch-planologisch kader vertaald is. Het bestemmingsplan moet eenduidig interpreteerbaar, toetsbaar en handhaafbaar zijn.

De woonboten zijn kenmerkende elementen in dit gebied. Voor de woonboten dient een regeling opgesteld te worden die aansluit op het bestaande beleid voor woonboten in de Schinkel. De reden om het woonbotenbeleid in dit bestemmingplan te verwerken is het streven naar eenheid van beleid. Het stadsdeel wil met het oog op het geven van duidelijke regelgeving voorkomen dat er twee verschillende beleidskaders (bestemmingsplan en woonbotenbeleid) voor woonboten bestaan. Beide beleidskaders zijn in dit bestemmingsplan samengevoegd en in overeenstemming met elkaar gebracht.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de plangrenzen, het historisch perspectief en de huidige situatie van het plangebied beschreven.

In hoofdstuk 3 wordt het ruimtelijke beleidskader voor het bestemmingsplan genoemd. In dit hoofdstuk komt per thema het beleid van hogere overheden en het stadsdeel aan de orde. De thema's die in dat hoofdstuk aan bod komen zijn: stedelijkheid, wonen, bereikbaarheid, cultuurhistorie en archeologie, water, natuur en milieu en veiligheid.

In hoofdstuk 4 wordt een ruimtelijke analyse van het plangebied gegeven. Hierin wordt beschreven welke ruimtelijke kwaliteiten het plangebied heeft. Daarna wordt aangegeven in hoeverre het bestaande beleidskader van de verschillende overheden overgenomen is in dit bestemmingsplan. De wijzigingen ten opzichte van het bestaande beleid die het gevolg zijn van de ruimtelijke analyse worden behandeld in paragraaf 4.3. Deze paragrafen leveren uitgangspunten op voor het ruimtelijke beleid voor dit bestemmingsplan. Deze uitgangspunten zijn vertaald in een plankaart en voorschriften. In paragraaf 4.4 wordt op elk artikel een toelichting gegeven.

In hoofdstuk 5 wordt aandacht geschonken aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. De financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid worden in dit hoofdstuk behandeld. In de paragraaf over maatschappelijke uitvoerbaarheid staan de instanties die in het kader van het overleg ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening om een reactie is gevraagd.

2. Het plangebied

De ontstaansgeschiedenis van het plangebied voert terug tot het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam uit 1934. De inrichtingsprincipes uit dit uitbreidingsplan hebben invloed op de huidige ruimtelijke situatie in het plangebied gehad.

In dit hoofdstuk worden eerst de grenzen van het plangebied aangegeven. Daarna wordt de ontstaansgeschiedenis van het plangebied kort beschreven. Vervolgens wordt de huidige situatie van het plangebied en de omgeving beschreven.

2.1 Plangrenzen

Het plangebied van het bestemmingsplan Groengebied Schinkel is een langgerekt restgebied dat begrensd wordt door een aantal recent vastgestelde bestemmingsplannen in de omgeving (zie figuur 1).

In het noorden ligt de grens van het plangebied rond het kantoorgebouw Rijnsburgstraat 11. Aan de westkant loopt de plangrens langs begraafplaats 'Huis te Vraag' en een recreatieve fiets- en wandelroute die in 2003 aangelegd is. Verder volgt de westelijke plangrens het Jaagpad tot aan de ringweg A10.

Aan de oostzijde wordt grotendeels aangesloten op de plangrenzen van het bestemmingsplan Schinkeleilanden. Door het verloop van de plangrens aan de westkant van het plangebied valt de jachthaven ten zuiden van de monding van het Olympiakanaal in dit bestemmingsplan. De bijbehorende werf ligt buiten dit bestemmingsplan. De ontsluitingsroute van de jachthaven en de woonboten langs dit deel van het IJsbaanpad vallen buiten het plangebied. De ontsluitingsroute van de woonboten aan de Jachthavenweg ligt in het plangebied.

Ter hoogte van het terrein van de tramremise van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB) ligt de plangrens in het midden van de Schinkel. Tussen twee bestemmingsplangebieden aan een waterweg ligt de plangrens nl. in het midden van die waterweg.

2.2 Historisch perspectief

Amsterdam stond begin 1930 voor een grote uitbreidingsopgave. Vele deskundigen bogen zich over de vraag hoe de uitbreiding van Amsterdam vormgegeven moest worden. Bij het opstellen van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) waren de van nature aanwezige scheggen (i.e. een wigvormig stuk groen langs een waterweg) van groot belang. In 1934 is het AUP, dat door stedenbouwkundige Cornelis van Eesteren is opgesteld, vastgesteld. Het AUP zou de komende vijftig jaar als structuurplan voor het snelgroeiende Amsterdam gaan fungeren. De toenemende verstedelijking en het verdwijnen van natuurschoon waren vraagstukken waarop de planologen van die tijd een passend antwoord moesten vinden. Recreatie in groene ruimten was een belangrijk uitgangspunt van het AUP. In de stad werden netwerken van parken en groene routes uitgezet waardoor groen- en recreatiegebieden aan de randen en buiten de stad op een aangename wijze bereikbaar werden gemaakt. De groenzone langs de westelijke Schinkeloever is een voorbeeld van dit principe uit het AUP. Vanaf de Rijnsburgstraat kan na een aaneenschakeling van groene ruimten het recreatiegebied De Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos worden bereikt.

In het AUP werd de scheg langs de Schinkel vrijgehouden van bebouwing. Dit betekende niet dat er in dit gebied geen veranderingen plaatsvonden. Tijdens de Olympische Spelen van 1928 was een deel van de Schinkel in gebruik als zwembad.

Door de crisisjaren voor de Tweede Wereldoorlog moesten veel binnenschippers noodgedwongen stoppen met de beroepsvaart. Een aantal van die schippers vonden in de Schinkel een ligplaats. Na de Tweede Wereldoorlog nam het aantal woonboten in de Schinkel verder toe door het aanhoudende tekort aan woningen. Woonarken hadden daarbij de overhand. Het woonbotengebied in de Schinkel bestaat tegenwoordig uit een concentratie van ca. 185 woonarken.

De geschiedenis van het grondgebied aan de westoever van de Schinkel gaat verder terug dan het AUP. Dit geldt met name voor het driehoekig weilandgebied waarop in 1891 de begraafplaats Te Vraag is aangelegd. Dit gebied ligt aangrenzend aan het bestemmingsplangebied, waardoor de samenhang met het groengebied de Schinkel groot is. Oorspronkelijk had de oprichter van de begraafplaats een grotere begraafplaats op het oog, die vier percelen moest omvatten. De overige drie percelen zijn, afgezien van een kleine uitbreiding van de begraafplaats in 1928, weidegebied gebleven en vormen nu een kleine polder met een eigen waterhuishouding. Door Landschap Noord Holland wordt dit weiland aangemerkt als 'fragmentarisch calthiongrasland' met hoge natuurwaarden. Een zeldzaam landschap, dat samen met het Jaagpad een belangrijke historische laag in de geschiedenis van Amsterdam vormt. In het bestemmingsplan hebben deze gronden een bestemming 'groen' gekregen'. Met deze bestemming wordt het karakter van het gebied gewaarborgd; bebouwing is niet mogelijk.

2.3 Beschrijving huidige situatie

Om de volgende hoofdstukken in deze toelichting goed te kunnen begrijpen, wordt in de volgende paragrafen een korte beschrijving van het plangebied en de nabije omgeving gegeven.

2.3.1 De omgeving

Het plangebied van bestemmingsplan Groengebied Schinkel maakt, evenals de naastgelegen Schinkeleilanden, deel uit van de Schinkelscheg. In het zuidelijke deel van de Schinkeleilanden is het nieuwe Frans Ottenstadion gebouwd. Ten noorden van het Frans Ottenstadion worden de eilanden als recreatiegebied ingericht. Het gebied ten zuiden van de ringweg A10 maakt ook deel uit van de Schinkelscheg.



Natuur- en recreatiegebied De Nieuwe Meer

Ten westen van het plangebied ligt het bedrijventerrein Schinkel. Op dit bedrijventerrein zijn grotendeels lichtindustriële en ambachtelijke bedrijven gevestigd. Tevens bevinden zich in het westelijk deel enkele perifere detailhandelsbedrijven. Het bedrijventerrein heeft door het orthogonale stratenpatroon een heldere structuur. De bebouwing bestaat uit blokvormige gebouwen van twee à vier bouwlagen. Ten zuiden van het bedrijventerrein heeft tennisvereniging Joy een aantal tennisbanen en enkele gebouwen in gebruik. Het kantoorgebouw aan de Rijnsburgstraat 11 markeert het noordelijke punt van het plangebied. Rond dit gebouw liggen begraafplaats 'Huis te Vraag', de Hoofddorppleinbuurt en de tramremise van het GVB. Begraafplaats 'Huis te Vraag' is de beëindiging van de groene zone langs de westelijke oever van de Schinkel. Deze voormalige begraafplaats is een unieke historische plek in Amsterdam en heeft een hoge natuurwaarde.

De Hoofddorppleinbuurt is voornamelijk een woonbuurt. Op de beganegrondverdieping zijn veel niet-woonfuncties gevestigd. De bebouwing maakt deel uit van de Gordel '20'-40 en bestaat uit gesloten bouwblokken van drie tot vijf bouwlagen (soms met kapverdieping). Het GVB-terrein is een rangeer- en onderhoudsterrein voor trams waar veel sporen en keerlussen liggen om al het materiaal de remise in te kunnen rijden. De inrichting van het terrein wijkt door het ontbreken van groen sterk af van de andere oevers.

Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de Rijksweg A10. Tussen de beide rijrichtingen liggen enkele trein- en metroporen. Het ligt op een talud, waardoor ter plaatse van kruisende (water)wegen viaducten aanwezig zijn. Door de vele in- en uitvoegstroken en de combinatie van spoor- en wegverkeer hebben deze viaducten een groot ruimtebeslag. Naast de visuele barrière vormen deze viaducten ook een ruimtelijke barrière tussen het natuur- en recreatiegebied de Nieuwe Meer en het plangebied, waarbij vooral op flora- en faunagebied een groot knelpunt bestaat.

2.3.2 Het plangebied

Het grootste gedeelte van het plangebied wordt in beslag genomen door water. De Schinkel is van oudsher een doorgaande vaarroute en als zodanig nog steeds in gebruik voor de beroeps- en pleziervaart. Zij verbindt het IJ en het Amsterdamse Havengebied met de Ringvaart om de Haarlemmermeer. Langs deze vaarroute liggen in het plangebied zowel aan de west- als oostzijde woonboten. Aan de oostkant liggen de woonboten afgemeerd aan steigers. Aan de westkant liggen de woonboten als een lint langs de oever afgemeerd. In het noorden staat een markant gebouw waarin meerdere kantoren zijn gevestigd. Op het terrein dat bij het gebouw hoort, ligt een afgesloten parkeerterrein.



Woonbootconcentratie in de Schinkel met ten oosten daarvan het sportpark Schinkeleilanden

Langs de westelijke woonbotenconcentratie loopt een recreatieve fiets- en wandelroute die begint in het noorden tussen het kantoorgebouw Rijsburgstraat 11 en de begraafplaats 'Huis te Vraag'. De route verbindt het plangebied met De Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos.

Ten zuiden van 'Huis te Vraag' ligt langs de route een wei met een dierenverblijf.

Vanaf de Vliegtuigstraat ligt langs de fiets- en wandelroute een ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer. Aan weerszijden van deze gemotoriseerde ontsluitingsroute liggen

de sluis De Nieuwe Meer en het sportpark Jaagpad. Naast de sluis staat een sluiswachtershuis en twee bijbehorende bedieningshuisjes. Het water ten oosten van de sluis is afgesloten met een brug, waardoor de westelijke en oostelijke Schinkeloever met elkaar verbonden worden.



De ringweg A10: een visuele en ecologische barrière



Het sluiscomplex met op de achtergrond de A10



Begraafplaats Huis te Vraag ten noordoosten van het plangebied



Woonboten aan de westelijke Schinkeloever

3. Beleidskader en beperkingen

Het bestemmingsplan Groengebied Schinkel vindt zijn basis in ruimtelijk beleid, zoals dat in plannen en nota's van rijk, provincie, gemeente en stadsdeel is vastgelegd. In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijke beleid en beperkingen per thema weergegeven. De thema's die behandeld worden zijn stedelijkheid, wonen, bereikbaarheid, cultuurhistorie en archeologie, water, natuur en milieu en veiligheid.

3.1 Stedelijkheid

3.1.1 Nationaal beleid en regelgeving

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. Algemene uitgangspunten van de nota zijn:

- ontwikkelingsplanologie
- decentralisatie
- deregulering
- uitvoeringsgerichtheid

In de Nota Ruimte (2006) wordt het nationale ruimtelijke beleid op hoofdlijnen aangegeven. Het ruimtelijke beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie;
- het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter-)nationale ruimtelijke waarden;
- het borgen van de veiligheid.

Het bestemmingsplan moet zoveel mogelijk een bijdrage leveren aan dit beleid. Het bestemmingsplan draagt bij aan de realisatie van de onder punt 2 en 3 genoemde algemene doelen.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Amsterdam valt binnen het gebied van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Door middel van bundeling en organisatie wil het Rijk beleidsstrategieën voor economie, infrastructuur en verstedelijking hanteren. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het plangebied grenst aan de A10-zuid. Het ruimtelijk beleid voor de hoofdinfrastructuur is als volgt:

- o *Beschikbaarheid ruimte.*
Er moet voldoende ruimte voor infrastructuur beschikbaar zijn.
- o *Uitbreidingsruimte hoofdinfrastructuur.*
Er moet uitbreidingsruimte langs de hoofdinfrastructuur beschikbaar blijven.
Toekomstige verbredingen van hoofdinfrastructuur mogen financieel en fysiek niet worden belemmerd.
- o *Milieu en externe veiligheid.*
Het rijk zorgt ten minste voor de basiskwaliteit langs de hoofdinfrastructuur. Het beleid is gericht op het oplossen van bestaande knelpunten en het voorkomen van nieuwe.

Herziening Wet op de Ruimtelijke Ordening

Hoe Nederland er nu en in de toekomst uit moet zien, wordt bepaald in ruimtelijke plannen. Zowel het Rijk, de provincies als de gemeente maken zulke plannen. Hoe deze tot stand komen en gewijzigd worden, is geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Deze wet bepaalt de taken van de overheid en de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen.

In mei 2003 heeft de minister van VROM bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel voor de nieuwe Wro ingediend. Ruimtelijke beslissingen worden op verschillende niveaus genomen - landelijk, regionaal en lokaal. Voortaan moet duidelijker zijn wie waarvoor verantwoordelijk is. Daarnaast moeten bestemmingsplannen actueler worden en moeten gemeenten beter toezien op ruimtelijke ontwikkelingen (handhaving). Tot slot moet de wet overzichtelijker, leesbaarder en dus eenvoudiger worden. Wat in de nieuwe Wro niet verandert, is de centrale rol die het bestemmingsplan binnen de ruimtelijke ordening inneemt. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) is op 1 juli 2008 in werking getreden. Volgens de bij deze wet behorende overgangsregeling wordt het voorliggende bestemmingsplan volgens de 'oude' WRO opgesteld, vastgesteld en goedgekeurd.

Woningwet

Op 1 januari 2003 is de Woningwet gewijzigd. In de Woningwet staan regels voor het bouwen en verbouwen van bouwwerken. De Woningwet kent drie categorieën bouwwerken: bouwvergunningvrij, licht-bouwvergunningplichtig en regulier bouwvergunningplichtig. Voor dit bestemmingsplan is het van belang te weten dat bergingen op oevers licht-bouwvergunningplichtig en steigers regulier bouwvergunningplichtig zijn.

Vanwege het roerende karakter is een woonboot juridisch gezien geen bouwwerk noch een gebouw. Daarom is de Woningwet niet van toepassing. Een op het water drijvend object valt niet onder het begrip gebouw en evenmin onder de definitie van bouwwerk in de gemeentelijke bouwverordening. De juridische basis voor de besluitvorming voor vergunningaanvragen voor woonboten is de Verordening op de Haven en het Binnenwater 2006 (zie paragraaf 3.2.3).

3.1.2 Provinciaal beleid

Streekplan "Noord-Holland Zuid"

Het streekplan "Noord-Holland Zuid" is op 17 februari 2003 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. In het streekplan "Noord-Holland-Zuid" worden enkele algemene beleidsuitgangspunten genoemd die relevant zijn voor het Groengebied Schinkel.

Het plangebied is aangewezen als stedelijk gebied en ligt binnen de rode contour. Dit houdt in dat het gebied bestemd is als bestaand of toekomstig gebied voor wonen, werken, verzorging, recreatie, verkeer en vervoer. Het plangebied is niet aangewezen als onderdeel van de groene en cultuurhistorische waarden. Het opstellen van een nieuwe en bruikbare regeling voor het gebruik van de bebouwde en onbebouwde ruimte voor het plangebied doet geen afbreuk aan het streekplan "Noord-Holland-Zuid".

Leidraad Provinciaal Omgevingsbeleid

In de Leidraad Provinciaal Omgevingsbeleid is een overzicht van het ruimtelijke beleid van de provincie opgenomen. Aan de hand hiervan is per thema beschreven waaraan onder meer bestemmingsplannen worden getoetst door de provincie. De volgende onderdelen zijn in dit bestemmingsplan van belang:

- beleid t.a.v. woonboten (zie paragraaf 2.2);
- locatiebeleid (zie paragraaf 3.3);
- cultuurhistorische waardenkaart/ regioprofielen (zie paragraaf 3.4.);
- water (zie paragraaf 3.5).

3.1.3 Gemeentelijk beleid

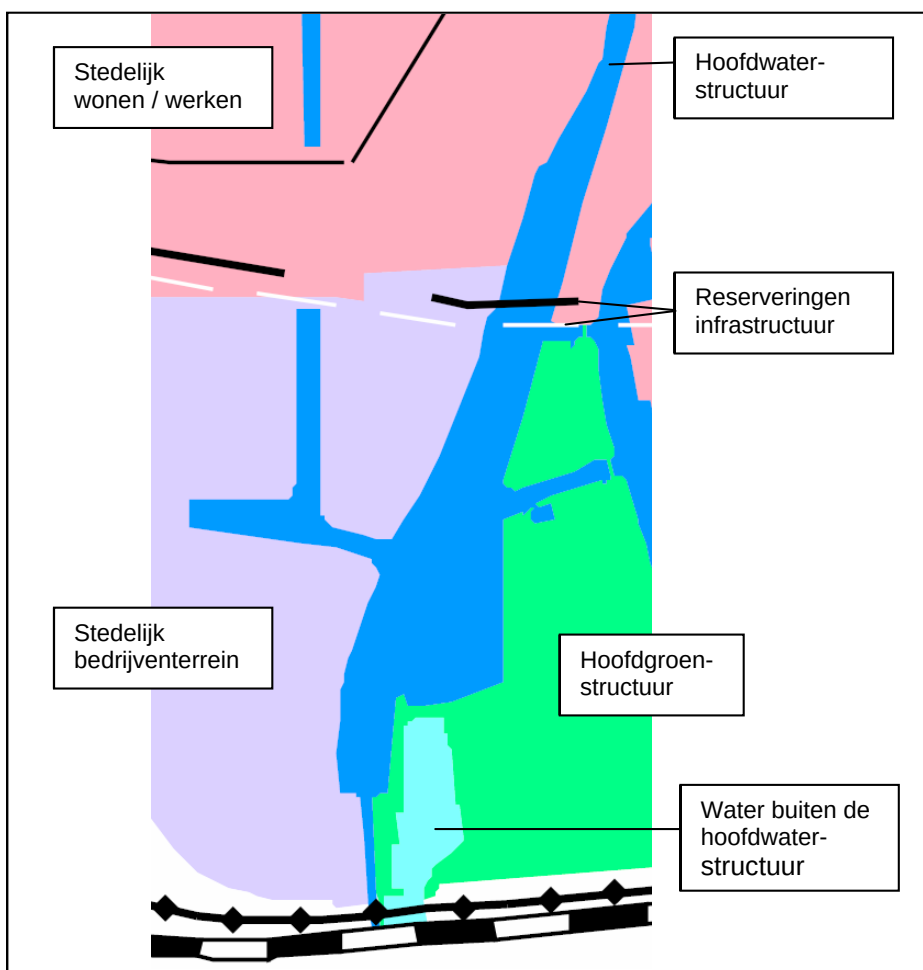
Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid'

Op grond van de gemeenschappelijke regeling tussen de gemeente Amsterdam en de provincie voor wat betreft de ruimtelijke ordening heeft het door de gemeenteraad vastgestelde structuurplan eenzelfde status als het streekplan. In april 2003 is het nieuwe structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' vastgesteld.

Het bestemmingsplangebied staat aangeduid als 'Hoofdwaterstructuur' en 'Stedelijk bedrijventerrein' (zie figuur 2 op de volgende pagina). Het gebied ten oosten van de Schinkel is aangewezen als 'Hoofdgroenstructuur'. Het gebied ten westen van de Schinkel is niet aangewezen als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, ondanks de wens van het stadsdeel ook het Jaagpad en Huis te Vraag hierin op te nemen. De gemeente Amsterdam besloot anders, omdat het op de schaal van het structuurplan om een te klein gebied gaat.

De keuze in het structuurplan voor het zo intensief mogelijk benutten van de stad om waardevolle ruimte buiten de stad te sparen, houdt in dat open ruimten in Amsterdam een stedelijker karakter zullen krijgen. Het optimaliseren van het ruimtegebruik betekent tevens het optimaliseren van de openbare ruimte, waaronder het groen en het water.

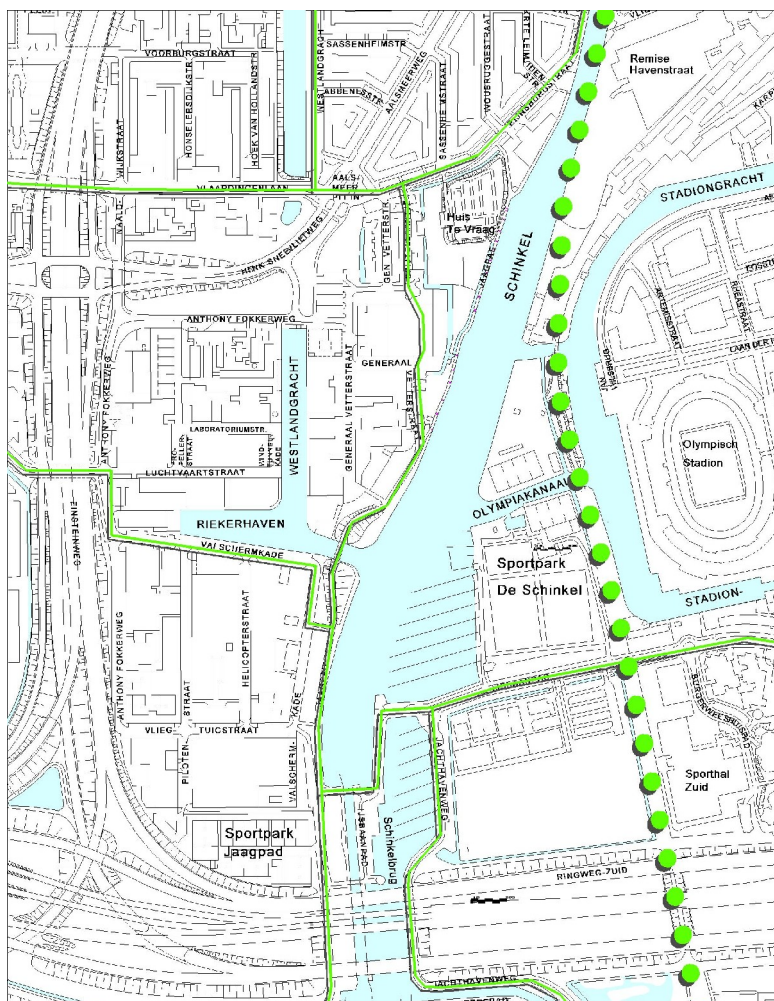
Het gebied ten westen van de Schinkel is aangewezen voor 'Stedelijk bedrijventerrein'. Dit is een gebied waar functiemenging niet plaats kan vinden vanwege de schaal en milieuhinder van de gevestigde bedrijven. In het structuurplan wordt over de woonbootconcentratie niets vermeld.



figuur 2: Uitsnede van de structuurplankaart 2003

In het structuurplan is een reservering voor een verbinding over de Schinkel opgenomen. Deze verbinding doorkruist het plangebied en loopt grofweg van de Henk Sneevlietweg naar de Laan der Hesperiden (ten noorden van het Olympisch Stadion). Dit infrastructurele werk voor auto, openbaar vervoer en fiets is in studie en moet voor mogelijk worden gehouden voor de periode na 2015. In het bestemmingsplan wordt in zoverre rekening gehouden met de Schinkelverbinding dat de toekomstige uitvoering ervan niet onmogelijk wordt gemaakt. Dit blijkt uit het bestemmingsplan door ter plaatse van het beoogde tracé geen ontwikkelingen mogelijk te maken.

Volgens het structuurplan loopt een deel van het 'Hoofdnet fiets' door het plangebied. Vanaf de Anthony Fokkerweg loopt het 'Hoofdnet fiets' langs de zuidzijde van de Riekerhaven (Valscherkmade) naar het Jaagpad. Over het Jaagpad loopt de route in zuidelijke richting naar het sluiscomplex. Het hoofdnet loopt over het sluiscomplex, waarna het IJsbaanpad deel uitmaakt van het 'Hoofdnet fiets'. Binnen het stadsdeel wordt gestreefd om fietsroutes die deel uit maken van het 'Hoofdnet fiets' zoveel mogelijk als vrij liggende fietspaden uit te voeren.



Hoofdnet fiets

3.2 Wonen

3.2.1 Nationaal beleid en regelgeving

Mensen, wensen, wonen

Het rijksbeleid op het terrein van wonen is vastgelegd in de nota “Mensen, wensen, wonen” (2000). Hierin staan de volgende kernopgaven gedefinieerd:

- kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities;
- bevorderen van wonen en zorg op maat;
- verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit.

Vooraf het laatste punt is van toepassing bij het opstellen van een bestemmingsplan. De kwaliteit van het wonen in de steden blijft achter bij de rest van het land. Met het Grote steden beleid en het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) wordt de stedelijke woonkwaliteit verbeterd.

In het kader van stedelijke vernieuwing staat het verhogen van de keuzemogelijkheden van bewoners en de totstandkoming van gedifferentieerde wijken hoog op de agenda. Hierbij hoort differentiatie van het aanbod van woningen in de verschillende stedelijke milieutypen. Het plangebied in dit bestemmingsplan is een woongebied met een grote variatie. Door het ontbreken van welstandcriteria zijn er in vergelijking met bewoners op het land meer keuzemogelijkheden.

Een speerpunt van het volkshuisvestingsbeleid van de rijksoverheid is het bevorderen van het eigen woningbezit. Er wordt gestreefd naar een gemiddeld eigen woningbezit in het land van 65% in 2010.

Wet op de Woonwagens en Woonschepen

Sinds 1918 is de ‘Wet op de Woonwagens en Woonschepen’ van kracht, momenteel is de werking ervan teruggebracht tot één artikel, nl. artikel 31. Daarin staat dat iedere gemeente bevoegd is ligplaatsen voor woonboten aan te wijzen. De regelgeving hiervoor is verder uitgewerkt in de Verordening op de haven en het binnenwater (zie paragraaf 3.2.3). Woonschepenligplaatsen zijn sinds 1999 geregeld in de Huisvestingswet. De relevante wetgeving maakt geen onderscheid tussen soorten woonboten, zoals varende monumenten, nieuwbouwarken of waterwoningen. Ook het uiterlijk, de architectuur, doet er niet toe. Alles wat drijft en wordt bewoond is een woonboot. Een woonboot valt niet onder de werking van de Woningwet.

3.2.2 Provinciaal beleid

In de Leidraad Provinciaal Omgevingsbeleid wordt met betrekking tot woonschepen het volgende vermeld.

Locatie

Ligplaatsen voor woonschepen dienen zoveel mogelijk gevonden te worden in of aan de randen van de gebouwde omgeving. Ligplaatsen dienen aan de volgende maatstaven te voldoen, zodat zij:

- op een niet te grote afstand van een verzorgingscentrum (winkels, scholen) gesitueerd worden;
- een redelijke ontsluiting hebben (bereikbaar voor hulpdiensten en openbaar vervoer);
- een niet te grote concentratie vormen (de concentratie dient te passen in het landschapsbeeld);
- aan oevers worden gesitueerd met ruimte voor voorzieningen (parkeerruimte, tuin);
- worden aangesloten op nutsvoorzieningen (waterleiding, elektriciteit, riolering, e.d.);
- de doorvaart ten behoeve van de beroepsvaart niet belemmeren;
- de doorstroomcapaciteit van de watergangen niet zodanig beperken dat aan het belang van waterhuishouding afbreuk wordt gedaan.

Woonschepen in het bestemmingsplan

Voor de gebieden die in aanmerking komen voor ligplaatsen met woonschepen dient in het bestemmingsplan het al dan niet aanwijzen van een gebied tot ligplaats voor woonschepen gemotiveerd te worden. In de voorschriften dient niet alleen het maximum aantal ligplaatsen en de maximaal toelaatbare omvang van de woonschepen tot uitdrukking te komen, maar ook het toegelaten gebruik van aanliggende oevers.

Een goede regeling van ligplaatsen voor woonschepen in het bestemmingsplan betekent dat de te hanteren definities duidelijk zijn en duidelijk wordt waar woonschepen wel en niet zijn toegestaan.

3.2.3 Gemeentelijk beleid

De basis van het Amsterdamse woonbeleid wordt gevormd door afspraken met de belangrijkste spelers op het gebied van wonen. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Beleidsovereenkomst 'Bouwen aan de Stad'. Daarnaast hebben burgemeester en wethouders in december 2007 hun toekomstige doelstellingen vastgelegd in de concept woonvisie "Wonen in de Metropool". Dit is gebeurd tegen de achtergrond van de ontwikkeling van de regio Amsterdam als metropool. De visie bevat zeven thema's aan de hand waarvan de visie verder is uitgewerkt. Tevens zijn samenhangende gebieden beschreven waarvoor tevens is aangegeven welke speerpunten hier gelden de komende jaren en via welke aanpak deze speerpunten gerealiseerd dienen te worden.

Stadsdeel Oud-Zuid is in de visie opgenomen in de zogenoemde "centraal stedelijke zone". Hier gelden als speerpunten:

- Behoud van groot deel kleine oude woningen
- Behoud van gemengdheid
- Creëer aanbod in het middensegment
- Het hoogstedelijke woonmilieu is uitgangspunt bij nieuwbouw
- Benutten van locaties voor topsegment
- Creëer en behoud oases in de stad
- Toevoegen ouderenwoningen, zowel in nieuwbouw als bestaande bouw
- Meer mogelijkheden bieden voor short stay
- Bestrijding illegale hotels en woonfraude

Om dat te bereiken is als aanpak het volgende voorgesteld:

Ten aanzien van nieuwbouw:

- Van betaalbare huurwoningen. Dit hoeft overigens niet in elk project 30% van de woningen te betreffen.
- Van woningen in het middensegment, vooral appartementen.
- Op toplocaties voor het hogere segment.
- Zoveel mogelijk aanpasbare woningen in alle segmenten, zowel huur als koop.

Verbetering van bestaande woningen:

- Complexgewijze verbetering van bestaande voorraad voor ouderen.

Beheer van bestaande woningen:

- Groot deel van oude, kleine woningen behouden zodat deze beschikbaar blijven voor starters en kleine huishoudens met lage inkomens.

Verdeling van de woningvoorraad:

- Doorgaan met de aanbiedingsafspraken met de corporaties: de komende vier jaar komt gegarandeerd 85% van de vrijkomende woningen beschikbaar in de betaalbare voorraad voor mensen met lage (midden)inkomens. De gemeente wil dat in de daaropvolgende jaren voortzetten.
- Aanpassing van de huisvestingsverordening en de regels voor woningonttrekking t.b.v. verruiming mogelijkheden short stay (tot 6 maanden).
- Voortzetting en intensivering van acties van Bureau Zoeklicht.

Dit beleid is vooral gericht op het wonen op de walkant en niet op het wonen op het water. Voor het wonen op het water is apart gemeentelijk beleid en regelgeving opgesteld. Dit beleid wordt hieronder beschreven.

Waterplan

Eind 2001 heeft de gemeenteraad het Waterplan Amsterdam vastgesteld. In het Waterplan legt de Raad een visie en strategie voor het water in Amsterdam neer. Het Waterplan is uitgangspunt voor de plannen van waterbeheerders en stedenbouwkundigen en dient als richtlijn voor watergebruikers. Daarnaast geeft het plan input voor het structuurplan. In het waterplan is een aantal uitgangspunten voor wonen op het water te vinden:

- wonen op het water wordt gelijkwaardig aan wonen op de wal;
- beperkte groei van het aantal woonboten is mogelijk;
- wonen op het water moet een onderdeel worden van ruimtelijke plannen en bestemmingsplannen;
- de kwaliteit van ligplaatsen wordt verbeterd;
- er vindt een onderzoek plaats naar nieuwe woonvormen op het water zoals 'amfibisch wonen';
- woonboten zullen in de toekomst aan welstandscriteria moeten voldoen;
- het ecologische netwerk zal zich verder moeten uitbreiden met speciale aandacht daarbij voor bescherming van groene, natuurlijk ingerichte oevers en natuurvriendelijk onderhoud.

Verordening op de haven en het binnenwater

In 2006 is de nieuwe Verordening op de haven en het binnenwater (VHB) in werking getreden voor Amsterdam. De VHB geldt voor de hele stad en vormt het raamwerk waarbinnen Burgemeesters en Wethouders en de stadsdeelbesturen hun eigen beleid kunnen invullen.

Ligplaatsvergunning woonboot

De verordening bepaalt onder meer dat het verboden is zonder vergunning van het stadsdeelbestuur met een woonboot een ligplaats in te nemen. Deze vergunning is persoon-, ligplaats- en vaartuiggebonden. Bovendien kan het stadsdeelbestuur in het belang van de ordening van het water, de openbare orde, de veiligheid, het milieu en het stadsschoon de vergunning weigeren dan wel voorwaarden verbinden aan het innemen van de ligplaats. In de verordening is algemene regelgeving opgenomen ten aanzien van het voorkomen van schade aan het leefmilieu. Deze betreft een verbod op het verrichten van gevaarlijke, schadelijke of hinderlijke werkzaamheden en een verbod op luchtvervuiling door stof, rook, roet, gassen, dampen en dergelijke.

Bij het verlenen van een vergunning kan onder meer worden bepaald:

- op welke concrete plaats een woonboot mag worden afgemeerd;
- wat de toegestane lengte, breedte of hoogte van een woonboot mag zijn;
- welke afstand een woonboot ten opzichte van andere schepen dan wel de wal of een brug moet innemen.

Vervangen of verbouwen woonboot

In het VHB is een vergunningstelsel opgenomen voor het vervangen en voor het verbouwen van woonboten. Het vervangen van een woonboot kan gevolgen hebben voor de omgeving. Het kan daarom aan regels van het stadsdeelbestuur worden onderworpen. Het verbouwen van de woonboot door een op-, aan- of verbouw van de woonboot kan ook aan regels worden onderworpen die het stadsdeelbestuur heeft opgesteld. Het beoogt te voorkomen dat zonder nadere afweging een groter of anderszins ongewenst beslag op de openbare ruimte zou worden gelegd dan op grond van de eerder verleende vergunning is toegestaan dan wel dat zonder andere afweging de uiterlijke staat zou wijzigen.

3.2.4 Stadsdeelbeleid

Concept woonvisie 2008-2012

Het stadsdeel werkt op dit moment aan een eigen nieuwe woonvisie waarin nadere invulling en uitwerking zal worden gegeven aan het stedelijk woonbeleid.

In 2002 werd de *Nota Wonen* vastgesteld. In deze nota werden toen de belangrijkste doelstellingen op het gebied van wonen in Oud-Zuid uiteengezet. In de afgelopen periode is door de Gemeente Amsterdam, de woningcorporaties en de stadsdelen een aantal nieuwe afspraken gemaakt. Deze afspraken gaan onder meer over het aantal nieuw te bouwen woningen en het behoud van de goedkope voorraad met behulp van aanbiedingsafspraken. Daarnaast is er meer aandacht gekomen voor de huisvesting van middeninkomens en is er steeds meer aandacht voor kleine woningen onder andere bestemd voor studenten en jongeren. Genoeg redenen om een nieuwe woonvisie op te stellen.

In het concept wordt een zevental doelstellingen beschreven waarmee de belangrijkste onderwerpen op het gebied van wonen worden behandeld. Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in voorstellen waarmee gestreefd wordt de doelstellingen de komende jaren daadwerkelijk te realiseren.

Een aantal belangrijke doelstellingen en voorstellen zijn:

1. Voldoende aanbod voor de laagste inkomensgroepen

Voorstellen hierbij:

- Minstens 45% van de woningvoorraad blijft betaalbaar, tenminste gedurende de looptijd van deze nota (tot maximaal € 520 rekenhuur in 2007);
- Bij nieuwbouw streven we naar een gemiddelde van 30% sociale huurwoningen, bij grotere nieuwbouwprojecten is het streven 40%;
- In ons stadsdeel wordt op zijn minst 65% van de verhuringen aangeboden aan de primaire doelgroep, en minstens 85% van de vrijkomende corporatiewoningen wordt aangeboden aan de groep die behoort tot de voormalige ziekenfondsgrens.

2. Het versterken van het middensegment in huur en koop

Voorstellen hierbij:

- Er zullen afspraken met de woningcorporaties gemaakt worden om grotere huurwoningen, voor zoverre deze niet toegewezen zijn aan huishoudens met lage (midden)inkomens, in het middensegment aan te bieden;
- In overleg met de woningcorporaties streven we naar de verkoop van 100 woningen voor het middensegment (tot € 250.000, prijspeil 2008).

Andere doelstellingen zijn:

- Het realiseren van een woonservicewijk in het stadsdeel;
- De realisatie van meer huisvestingsmogelijkheden voor specifieke doelgroepen, zoals gezinnen, jongeren en studenten, en
- Krachtige bestrijding van woonfraude.

Op dit moment geldt echter nog het beleid uit de “Nota Wonen”.

Nota Wonen

Volgens de “Nota Wonen” (2002) streeft het stadsdeel naar kwaliteitsverbetering en verdere differentiatie van de woningvoorraad. In de Nota is per gebied gedetailleerd een streefbeeld vastgelegd ten aanzien van de differentiatie van de woningvoorraad naar eigendomsverhouding, woninggrootte en het aandeel kernvoorraad+.

Dat wil zeggen meer woningen vanaf 60 m² nuttig vloeroppervlak en een hoger percentage eigen woningbezit. Hierbij dient wel in het oog te worden gehouden dat er ruim voldoende aanbod aan goedkope huurwoningen beschikbaar blijft voor de verschillende bevolkingsgroepen die hiervan afhankelijk zijn, zoals studenten, ouderen en andere

bijzondere doelgroepen. Net als het stedelijke woonbeleid is het stadsdeelbeleid alleen gericht op wonen op de walkant. Voor het wonen op het water in de Schinkel is apart stadsdeelbeleid opgesteld, dat hieronder beschreven wordt.

Woonbotenbeleid

In woonbotenbeleid kunnen voorwaarden voor vervangings- en verbouwingsvergunningen vermeld en onderdelen van de VHB uitgewerkt worden. Het woonbotenbeleid voor de Schinkel is vastgelegd in het 'Beleid woonboten Stadsdeel Amsterdam Zuid, januari 1998' (hierna: het woonbotenbeleid uit 1998) en de aanvulling hierop zijnde het 'Toetsingskader steigers en walkantgebruik ten behoeve van woonboten langs de Schinkeloever' van oktober 2001 (hierna: het aanvullende toetsingskader uit 2001). Deze laatste notitie geeft regels over oever- en vlonderbebouwing om het walkantgebruik zodanig te reguleren dat zowel het woongenot van de woonbootbewoners als de mogelijkheid tot het plegen van goed onderhoud gediend wordt.

Waterkavels

In het stadsdeel zijn voor de woonboten in de Schinkel waterkavels vastgesteld. Binnen deze waterkavel kan een vergunninghouder aanspraak maken op een bepaald ruimtebeslag op het water. In 1997 zijn de waterkavels tot stand gekomen op basis van de op dat moment aanwezige woonboten en een bepaalde methodiek, die in bijlage 1 is opgenomen. De waterkavels zijn als onderdeel van het woonbotenbeleid uit 1998 door de stadsdeelraad vastgesteld.

Hoogte woonboten

De hoogte van de woonboten in dit gebied mag, gemeten vanaf de waterlijn, maximaal 5,5 meter bedragen. Deze hoogtemaat maakt het mogelijk om twee verdiepingen per woonvaartuig te creëren met voldoende stahoogte en de mogelijkheid om een dakconstructie met voldoende dakisolatie aan te brengen. Het Dagelijkse Bestuur heeft de bevoegdheid om vrijstelling te verlenen van deze hoogtemaat. Van deze bevoegdheid mag alleen gebruik worden gemaakt als het niet mogelijk is om binnen een hoogte van 5,5 meter twee verdiepingen te realiseren.

Tussenruimte woonboten

De tussenruimte tussen de woonvaartuigen die in elkaars verlengde liggen is minimaal twee meter. Aanvragen voor verbouw of vervanging kunnen aan de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam om nautisch advies worden voorgelegd.

Milieu

Het stadsdeel heeft in dit beleidsstuk uit 1998 geen nadere eisen gesteld ten aanzien van het milieu. Er wordt verwezen naar de algemene regels zoals opgenomen in de VHB. Het betreft een verbod op het verrichten van gevaarlijke, schadelijke of hinderlijke werkzaamheden en een verbod op luchtvervuiling door stof, rook, roet, gassen en dampen.

Walkantgebruik

Het gebruik van de openbare ruimte op de walkant is in principe verboden. Een uitzondering van het verbod is gemaakt in het Schinkelgebied. In het aanvullende toetsingskader uit 2001 staat dat bij het opstellen van een bestemmingsplan het toegelaten gebruik van de walkant aangrenzend aan de woonboot worden vastgelegd.

In juni 1997 is voor het opstellen van het woonbotenbeleid het gebruik van de walkant geïnt inventariseerd. Daarbij zijn vijf categorieën gebruik onderscheiden. De indeling in categorieën is gemaakt in verband met de verhuring van de gronden. Deze categorieën zijn:

1. siertuin en toegangspad;
2. tuin;
3. schuur voor opslag tuingereedschap voor onderhoud tuin, berging niet zijnde garagebox;

4. opslag in open lucht of in bebouwing;
5. parkeren van auto, caravan, boot of aanhangwagens.

Ad. 1 Grondstrook vanuit de waterlijn gemeten, met een oppervlakte van maximaal 100 m² (niet vallende onder categorie 3 tot en met 5), door en voor rekening van de huurder te onderhouden en te vernieuwen. Het lijkt op een geveltuint met toegangspad bij een doorsnee huis. Er wordt rekening gehouden met het moeilijk bruikbaar zijn van het talud en de walkant.

Ad. 2 Grondstrook voor privé-gebruik toe te rekenen aan een woonvaartuig (niet vallende onder categorie 1), door en voor rekening van de huurder te onderhouden en te vernieuwen.

Ad. 3 Grondstrook met door de huurder gecreëerde bebouwing, niet groter dan 9m², door en voor rekening van de huurder te onderhouden en te vernieuwen.

Ad. 4 Grondstrook met verharding en bebouwing groter dan 9m², door en voor rekening van de huurder te onderhouden en te vernieuwen.

Ad. 5 Grondstrook met verharding, door en voor rekening van de huurder te onderhouden en te vernieuwen.

In nieuwe situaties wordt geen toestemming gegeven voor gebruik in categorie 4 en 5 (respectievelijk opslag in open lucht of in bebouwing en parkeren van auto, caravan, boot of aanhangwagens) om het groene karakter voor het gebied in de toekomst zoveel mogelijk te behouden.

Bergingen

Iedere woonbootbewoner heeft recht op een berging van 3 bij 3 bij 2,70 meter (lengte, breedte, hoogte) bij zijn/ haar woonboot. Deze bergingen kunnen op de toegestane vlonders of steigers worden neergezet. Nieuwe bergingen op de oever worden op grond van het aanvullende toetsingskader uit 2001 niet toegestaan, behalve op gronden van categorie 3. Bestaande bergingen mogen bij vervanging niet op de oever opnieuw opgericht worden. Bergingen mogen wel op vlonders worden opgericht. Bouwwerken mogen in ieder geval niet worden opgericht boven kabels en leidingen in de ondergrond.

In het bestemmingsplan is daarom een onderscheid gemaakt; op gronden met bestemming 'tuin 1' zijn geen bergingen mogelijk, op gronden met bestemming 'tuin 2' zijn wel bergingen toegestaan.

Vlotten

Volgens de VHB behoren drijvende vlotten tot een categorie 'stationerende voertuigen' die niet is toegestaan. Voor de vlotten wordt door het stadsdeel een ontheffing verleend als het vlot binnen de waterkavel blijft.

Vlonders

Aan de woonboot bevestigde vlonders kunnen worden toegestaan, zolang deze binnen de grenzen van de waterkavel passen en de vlonders bij eventuele onderhoudswerkzaamheden of baggeren tezamen met de woonboot verwijderd kunnen worden. Vlonders worden beschouwd als onderdeel uitmakend van het woonvaartuig. Voor een vlonder wordt door het stadsdeel een ontheffing verleend indien de vlonder binnen de waterkavel ligt. Langs het Jaagpad en het IJsbaanpad bevinden zich tussen de woonboten en de oever drijvende vlotten of vaste steigers met de functie van terras en tevens oeververbinding. Bijzondere omstandigheid is het gebrek aan diepte in dit deel van de Schinkel, zodat de woonboten enkele meters van de kant af moeten liggen en een loopplank noodzakelijk is.

Steigers

Voor de aanleg van steigers die met palen gefixeerd zijn in de bodem dient men een bouwvergunning aan te vragen. De maximale omvang van een steiger bedraagt de ruimte tussen walkant en woonboot, over de lengte van de woonboot (dat is de lengte zonder aangemeerde vlotten of aangebouwde vlonders).

Schuttingen

Schuttingen zijn alleen toegestaan voor de gebruikscategorieën 2 tot en met 5.

Bij terreinen die geen daadwerkelijke privé-ruimte zijn, is een afscheiding van maximaal 1 meter hoogte toegestaan.

De begrenzingen moeten een groen beeld bieden door hagen of hekken met beplanting. Dit zijn bijvoorbeeld de gronden binnen de gebruikscategorie 1.

Nieuwe ligplaatsen

Bij het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen kunnen maximale afmetingen voor de vaartuigen worden vastgesteld of worden de 'Richtlijnen bij vervanging van woonschepen' van de gemeente Amsterdam, vastgesteld in 1988 gehanteerd. De tussenruimte tussen woonvaartuigen op nieuwe ligplaatslocaties is minimaal twee meter.

3.3 Bereikbaarheid

3.3.1 Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (2006) geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologische innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van de beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Deze nota bevat ook beleid voor verkeer, vervoer en veiligheid voor de decentrale overheden en is daarom voor het bestemmingsplan van belang.

Het algemene beleid voor de binnenvaart in de Nota Mobiliteit is verder uitgewerkt in de recent aan de Tweede Kamer toegestuurde Beleidsstrategie Binnenvaart. Deze beleidsstrategie is gericht op de verdere ontwikkeling van de binnenvaart in Nederland, waarvoor alle aanwezige vaarwegen worden benut.

3.3.2 Provinciaal beleid

Locatiebeleid

In navolging van het rijksbeleid is een herzien locatiebeleid geïntroduceerd als onderdeel van het totale verstedelijkingsbeleid. Doelstelling is: een zodanige vestiging van (in principe) grootschalige bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van stedelijke netwerken en de steden en dorpen. De uitwerking van het rijksbeleid op provinciaal niveau heeft plaatsgevonden in de nota "Een goede plek voor ieder bedrijf", vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 26 april 2005. Het locatiebeleid wil op regionaal niveau aan iedere activiteit met economische gevolgen in Noord-Holland een vestigingsplaats bieden die goed ontsloten en bereikbaar is. Het locatiebeleid voor bedrijven, kantoren en voorzieningen heeft daarom ook betrekking op detailhandel, attractieparken en andere vrijetijdsvoorzieningen, onderwijs, zorg en welzijn en andere specifieke voorzieningen.

Voor de gemeente Amsterdam geldt dat de provincie het locatiebeleid uit het structuurplan Amsterdam Kiezen voor stedelijkheid (2003) overneemt. In het structuurplan is aangegeven dat op basis van met de provincie gemaakte afspraken Amsterdam zelf locatiebeleid zal formuleren (als nadere aanvulling op het structuurplan). Dit locatiebeleid is in november 2007 door burgemeester en wethouders vastgesteld.

3.3.3 Stedelijk beleid

In het nieuwe locatiebeleid wordt uitgegaan van een gebiedsgewijze aanpak van het parkeren. Enerzijds gaat het er om het aantal parkeerplaatsen niet meer per bedrijf, maar per locatie vast te stellen; anderzijds moet er meer aandacht zijn voor de verdeling van dit parkeerareaal over de verschillende categorieën gebruikers. Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of sterk te intensiveren gebieden zal een zogenaamde parkeerbalans worden opgesteld. In de parkeerbalans wordt het totaal aantal parkeerplaatsen in een gebied (op openbaar of eigen terrein) bepaald door het bouwvolume te vermenigvuldigen met de voor het desbetreffende milieutype geldende parkeernorm, en dit te corrigeren voor de mate van dubbelgebruik voor verschillende functies. Doel van de parkeerbalans is om meer flexibiliteit te bieden aan functies en de ruimte efficiënt te gebruiken, door uitwisseling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De functiemening die het structuurplan voor veel gebieden nastreeft, vergroot de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

In de Beleidsnota Locatiebeleid wordt voor elk milieutype het te voeren parkeerbeleid uitgewerkt, en staat beschreven welke parkeernormen per milieutype gelden. Tot de vaststelling van de Beleidsnota Locatiebeleid blijven de parkeernormen van het vigerende ABC-locatiebeleid van kracht.

3.3.4 Stadsdeelbeleid

Parkeren

Het parkeerbeleid van het stadsdeel is er op gericht het aantal bovengrondse parkeerplaatsen niet verder te laten toenemen en de realisatie van ondergrondse parkeergarages te stimuleren. Hierbij geldt dat voor alle (vervangende) nieuwbouw, ingrijpende renovatie en in een aantal nader te bepalen gevallen bij functiewijziging van een gebouw voldoende parkeerplaatsen binnen het project moeten worden gerealiseerd.

Het huidige beleid van de gemeente Amsterdam ten aanzien van de bereikbaarheid is mede gebaseerd op beleid van het Rijk, de provincie en de regio. Eén van de belangrijkste uitgangspunten in de regelgeving en de beleidsstukken van die overheden is de wens om de groei van de automobiliteit te beperken. Het gaat daarbij vooral om het terugdringen van het niet-noodzakelijke autoverkeer naar en in de stad, mede om de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer te waarborgen. De beperking van de groei van de automobiliteit moet mede worden gezien in het licht van de volgende doelstelling: het verkeersveiliger maken en leefbaarder maken van de stad en haar omgeving en de verbetering van de kwaliteit van de ruimte.

Een instrument om het niet-noodzakelijke autoverkeer naar en in de stad terug te dringen is het creëren van Parkeer- en Reisvoorzieningen (P+R) aan de rand van de stad. Op stadsdeelniveau is het stringente systeem van betaald parkeren in combinatie met de gereguleerde uitgifte van parkeervergunningen een belangrijk instrument om de automobiliteit verder te beïnvloeden. Inpandig parkeren op de begane grond wordt over het algemeen als ongewenst beschouwd. Enerzijds om het systeem van betaald parkeren en parkeervergunningen niet te frustreren maar anderzijds ook, omdat door het aanbrengen van garagedeuren een verstoord straatbeeld ontstaat. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid. Ook het parkeren in tuinen en binnenterreinen wordt om die redenen als ongewenst beschouwd.

Nota "Parkeren in Oud-Zuid"

Het parkeerbeleid van Stadsdeel Oud-Zuid staat verwoord in de nota 'Parkeren in Oud-Zuid: Plaats maken voor leefbare buurten'. Deze nota is op 31 oktober 2007 vastgesteld door de stadsdeelraad.

In de nota is aangegeven dat het parkeerbeleid is gericht op het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, met behoud van de huidige parkeercapaciteit.

Speerpunt daarbij is om een deel van de parkeerbehoefte onder te brengen in parkeergarages zodat parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen worden opgeheven. Deze parkeergarages zouden zoveel mogelijk in wijken en buurten moeten komen waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, zoals De Pijp en de Hoofddorppleinbuurt. Het opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient echter niet ten koste te gaan van de totale parkeercapaciteit. Er dient daarom te worden uitgegaan van een compensatie van één op één dan wel twee (garageplaatsen) op één (openbare ruimte parkeerplaats).

Het stadsdeel heeft de ambitie om in de komende 10 jaar minstens 1.000 garageplaatsen te realiseren. Er kunnen daarbij op vier manieren garageplaatsen worden gerealiseerd:

1. buurtgarages: de primaire doelgroep wordt gevormd door bewoners en overdag eventueel bezoekers;
2. dubbelgebruik van bestaande garages: op moment van een lage bezetting van een garage een andere gebruikersgroep toelaten;
3. garages bij (ver)nieuwbouw: bij (ver)nieuwbouwprojecten stelt het stadsdeel de eis dat de parkeerbehoefte van de bewoners en/of werknemers van het betreffende gebouw of complex in een garage moet worden opgevangen. In sommige gevallen geldt dit ook voor de parkeerbehoefte van bezoekers;
4. plusplaatsen bij (ver)nieuwbouw: In een aantal gevallen is het bij (ver)nieuwbouwprojecten mogelijk een grotere parkeergarage te realiseren dan voor de eigen behoefte van het gebouw of complex nodig is. Deze extra parkeerplaatsen, zogenaamde plusplaatsen, zijn bestemd voor bewoners uit de omgeving die hun auto nog in de openbare ruimte parkeren of op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan.

In de nota zijn parkeernormen aangegeven voor (ver)nieuwbouwprojecten. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen gelden voor bouwprojecten in de bestaande (bebouwde) omgeving. Voor grootschalige gebiedsontwikkeling kunnen er specifieke parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied.
2. De parkeerbehoefte voor bewoners en werknemers dient op eigen terrein te worden opgevangen.
3. De parkeerbehoefte voor bezoekers dient in de openbare ruimte of in openbare parkeergarages te worden opgevangen (behalve bij grote publiekstrekkende voorzieningen).
4. Het aantal parkeerplaatsen waarover een bewoner of een bedrijf de beschikking heeft wordt in mindering gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen voor de openbare ruimte aan de betreffende bewoner of het betreffende bedrijf.
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen bij voorkeur kadastraal te worden gekoppeld aan de woningen of bedrijven. Andere regelingen met een zelfde effect zijn ook mogelijk.
6. In gebouwen of complexen met diverse functies wordt gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

In de nota is aansluiting gezocht bij de stedelijke normen en zijn de beschikbare parkeercijfers van het CROW ander ingevuld. In hoofdstuk 4 is voor het Groengebied Schinkel aangegeven op welke wijze het parkeren wordt geregeld in dit gebied. Aangezien het gaat om een conserverend bestemmingsplan is dit beperkt gebleven tot het vastleggen van de bestaande parkeervoorzieningen (bebouwd en onbebouwd). Verder is in de wijzigingsbevoegdheid voor de jachthaven opgenomen dat de voorwaarde opgenomen dat er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd moet worden. Voor het voorliggende bestemmingsplan heeft deze nota verder geen consequenties.

3.4 Cultuurhistorie en archeologie

3.4.1 Europese en nationale regelgeving

Verdrag van Malta

In 1992 heeft Nederland het 'Verdrag van Malta' (Europees verdrag over de bescherming van archeologisch erfgoed) ondertekend. Het verdrag heeft als doel de bescherming van het archeologisch erfgoed in de bodem en de inbedding daarvan in ruimtelijke ontwikkeling. Het 'Verdrag van Malta' is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988 (per 1 september 2007). In de monumentenwet is opgenomen dat gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening moeten houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Ook is bepaald dat in een bestemmingsplan een aanlegvergunningstelsel kan worden opgenomen ten behoeve van het beschermen van eventuele (archeologische) monumenten.

In het wetsvoorstel is tevens opgenomen dat Provinciale Staten gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, kunnen aanwijzen als "archeologische attentiegebieden". Vervolgens kan aan de gemeenteraad een termijn worden gesteld waarbinnen een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gebieden moet worden opgesteld. In het wetsvoorstel voor de Woningwet is opgenomen dat andere eisen aan een bouwvergunning kunnen worden gesteld ten behoeve van de bescherming van (archeologische) monumenten.

Volgens de Cultuurhistorische waardenkaart zijn er binnen het bestemmingsplangebied geen archeologische verwachtingswaarden aanwezig. In het bestemmingsplan is daarom geen dubbelbestemming 'archeologische waarde' opgenomen.

3.4.2 Provinciaal beleid

Cultuurhistorische Waardenkaart/ Regioprofielen

Het stadsdeel dient de plannen voor de inrichting van de ruimte ondermeer aan het cultuurhistorische beleid van de provincie te toetsen. Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient het stadsdeel de cultuurhistorische waardenkaart te raadplegen om te weten welke cultuurhistorische elementen en/of structuren in het geding zijn.

In de uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart op de volgende pagina staat één aanduiding (groene lijn) die op het noordelijke deel van het plangebied betrekking heeft. Het gaat om een deel van de Schinkel, die als hoogwaardige historische geografielijn benoemd is. Dit bestemmingsplan maakt op deze plaats geen wijzigingen mogelijk. De Schinkel heeft ter plaatse van de groene lijn de bestemming Water (WA).



Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart

3.4.3 Stadsdeelbeleid

Welstandbeleid

Het stadsdeel heeft een welstandsnota opgesteld die per 1 juli 2004 in werking is getreden. In deze nota wordt beschreven hoe het stadsdeel omgaat met de in de Woningwet gegeven bevoegdheid om bouwvergunningsaanvragen te toetsen aan 'redelijke eisen van welstand'. Voor enkele onderwerpen waaronder woonboten zijn vooralsnog geen welstandscriteria opgesteld. Aan het hele gebied is een regulier welstandsniveau toegekend. Per 1 januari 2008 zijn een aantal beperkte wijzigingen van de welstandsnota van kracht.

3.5 Water

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Thema's zoals "water in de stad" en "water als ordenend principe" zijn speerpunten in het vigerende beleid, zoals beschreven in de Vierde nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de startovereenkomst Waterbeleid 21ste eeuw (WB21), de Handreiking watertoets (ministerie van VROM), het Waterhuishoudingsplan (Provincie Noord-Holland), het Waterbeheersplan (Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek (AGV) Hoogheemraadschap Van Rijnland) en het Nationaal bestuursakkoord Water (NBW). Basisprincipes van dit beleid zijn: meer ruimte voor water en het voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in de ruimte of tijd. Het genoemde waterbeleid vormt de basis voor de waterhuishoudkundige inrichting van het bestemmingsplan. In de volgende subparagrafen zal het relevante waterbeleid voor het plangebied worden weergegeven.

3.5.1 Europees beleid

Kaderrichtlijn water

De kaderrichtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

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

De kaderrichtlijn bevat tevens een instrumentarium om de doelstellingen te bereiken. Het beleid van de kaderrichtlijn wordt momenteel geïmplementeerd.

3.5.2 Rijksbeleid

Vierde Nota Waterhuishouding

De regering heeft in 1998 de Vierde Nota Waterhuishouding vastgesteld. Het beleid in deze nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. Dit beleid vormt ook de basis voor de watertoets, die het Besluit op de ruimtelijke ordening voor alle ruimtelijke plannen voorschrijft

In de nota is het water in de stad apart benoemd. De volgende aspecten zijn van belang:

- het uitvoeren van een knelpuntenonderzoek stedelijk waterbeheer;
- het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders op het waterbeleid en doorvertaling naar bestemmingsplannen en waterbeheersplannen;
- een meer op ecologische, hydrologische aspecten en belevingswaarde gebaseerde planning van de verstedelijking;
- aandacht voor de waterketen in relatie tot duurzaam bouwen;
- voortgaan met het opstellen en uitvoeren van gemeentelijke rioleringsplannen, het terugdringen van overstortingen en het verwijderen van vervuilde waterbodems;
- het bevorderen van waterbesparing en hergebruik van water;
- het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie van water in de bodem.

Watertoets

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21^e eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "Watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De Watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming).

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Binnen Amsterdam worden de taken van AGV voor wat betreft onder meer de zorg voor het grondwater waargenomen door Waternet. De onderstaande tekst is in overleg met Waternet opgesteld.

Waterpeil

De Schinkel is onderdeel van de Amsterdamse boezem, hiervoor geldt een maatgevend boezempeil van 0,00 meter NAP. Het water van de Schinkel ten zuiden van het IJsbaanpad valt onder het Hoogheemraadschap Rijnland. Voor het Rijnlands boezem is het streefpeil - 0,40 meter NAP.

Waterkeringen

Polderkaden of peilscheidingen vormen de scheiding tussen gebieden met een zeer beperkt waterpeilverschil. De 'waterkering' is de begrenzing tussen een gebied met een hoog waterpeil en een gebied met een lager waterpeil. In het plangebied zijn zgn. waterkeringen aanwezig die bestaan uit twee verschillende dijkvlakken:

1. IJsbaanpad tot aan de sluis 'Nieuwe Meer';
2. De Vliegtuigstraat en het Jaagpad tot aan de sluis.

Voor de waterkering geldt een beschermingszone waarin slechts onder voorwaarden gebouwd en gegraven mag worden. De 'waterkering met beschermingszone' is op de plankaart weergegeven als aanduiding 'Waterstaat-Waterkering (WS-WK) (dubbelbestemming)'. In de voorschriften van de bestemmingen wordt verwezen wordt naar een apart artikel voor de waterkering (artikel 2.8).

Waterkwantiteit

Het bestaande waterbergende vermogen in het plangebied blijft gehandhaafd. Demping van water is niet aan de orde. Voor de Singelgracht, de Amstel, het Amstelkanaal en de Boerenwetering geldt voorts dat werken die vallen binnen deze bestemming vergunningsplichtig zijn in het kader van de integrale keur van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) en de Keur van Rijnland.

Op grond van de Keur van AGV en de Keur van Rijnland geldt dat, indien in de toekomstige situatie meer dan 1.000 m² extra verhard oppervlak wordt aangelegd ten opzichte van de huidige situatie, dit met meer oppervlakte water (AGV hanteert 10% van het verharde oppervlak, Rijnland hanteert 15% van de toename van het verhard oppervlak) gecompenseerd moet worden. Demping van open water dient 100% gecompenseerd te worden en wel binnen het peilgebied en binnen het stadsdeel.

In het bestemmingsplan wordt niet voorzien in een toename van de verharding. De bestaande bebouwing wordt conserverend in het bestemmingsplan vastgelegd.

Waterkwaliteit

De Amsterdamse vaarten, waar de Schinkel onderdeel van uitmaakt, vormen volgens de Europese kaderrichtlijn Water (KRW) het waterlichaam 'Vaarten in Amsterdam'. De KRW schrijft voor dat in 2005 het oppervlaktewater moet voldoen aan de Europese normen voor chemische stoffen. Daarnaast dienen de waterlichamen te voldoen aan ecologische doelstellingen. De in het bestemmingsplan opgenomen functies (waaronder de jachthaven) mogen geen nadelige effecten hebben op zowel de ecologische als chemische kwaliteit van het water. Deze doelstelling wordt ondersteund door het Waterbeheersplan 2006-2009 van het Hoogheemraadschap AGV en de beleidsregel Integrale Inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken' van het Hoogheemraadschap van Rijnland. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt die deze doelstellingen in de weg staan.

Riolering

In het plangebied zijn bijna alle woonboten op de riolering aangesloten. Er is sprake van een gescheiden rioleringssysteem. Bij dit systeem zijn regenwater- en vuilwaterstromen van elkaar gescheiden. Hierdoor wordt rioolzuiveringsinstallatie ontlast en wordt het aantal overstorten van vuilwater op het oppervlaktewater verminderd.

3.5.3 Provinciaal beleid

Leidraad Provinciaal Omgevingsbeleid

Ten aanzien van het opstellen van dit bestemmingsplan is in de Leidraad weinig relevant beleid te vinden. Er wordt vermeld dat in een bestemmingsplan een waterkering planologisch vastgelegd moet worden.

De waterkeringszone is op de plankaart weergegeven. De waterkeringszone is als dubbelbestemming opgenomen. Hiermee wordt aangegeven dat de belangen van de waterkeringszone zwaarder wegen dan de belangen van de overige bestemmingen.

3.5.4 Gemeentelijk beleid

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

De regels die AGV/ Waternet stelt zijn wettelijk bindend en zijn vastgelegd in de keur van AGV en beleidsnota's. In de keur van het Hoogheemraadschap AGV is aangegeven welke

geboden en verboden er voor onderhoud en het gebruik van boezemwater, oevers, waterkeringen, watergangen, gemalen en duikers gelden.

Aandachtspunten als gevolg van de regelgeving van AGV voor dit plangebied zijn:

- in de waterkering kunnen in principe geen kabels en leidingen inclusief de (meter)putten aangebracht worden, ontheffing van AGV is noodzakelijk;
- gefundeerde opstallen in de waterkering zijn in principe niet toegestaan, ontheffing voor het plaatsen van bergingen op de oever zijn noodzakelijk;
- indien de kade als onderdeel van de waterkering ingericht wordt als tuin worden daar beperkingen aan gesteld (geen vijvers, geen bomen);
- afmeren en aanbrengen van vlonders en vloten met een breedte van minder dan 1,2 meter waarbij de middenstrook van het water over een breedte van 5 meter geheel vrij wordt gelaten is zonder ontheffing toegestaan behalve langs waterkeringen;
- ter plaatse van (woon)schepen moet er minimaal 0,60 meter ruimte overblijven tussen de onderkant van het schip en de aanleg- of onderhoudsdiepte van de ligplaats;
- het is verboden niet drijvende werken te maken, hebben, of wijzigen, tenzij deze:
 - niet breder zijn dan 1,20 meter of voldoen aan de afmetingen en opbouw uit de Keur;
 - en deze werken in watergangen tevens de middenstrook van het water over een breedte van 5 meter geheel vrijlaten.
- bij werkzaamheden aan de walkant zal de steiger moeten worden verwijderd;
- bij werkzaamheden op de oever zullen schuttingen moeten worden verwijderd.
- bepaald materiaalgebruik dat in contact komt of kan komen met water is niet toegestaan.

De regels die AGV/ Waternet stelt zijn bindend en hebben dezelfde kracht als en staan los van die van het bestemmingsplan, de Algemene Plaatselijke Verordening of de Verordening op de Haven en het Binnenwater 2006.

Hoogheemraadschap van Rijnland

De 'Nota dempingen en verhard oppervlak', de beleidsregel 'Integrale Inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken' (het woonbotenbeleid van het hoogheemraadschap) en de beleidsregel 'Regionale keringen' zijn van belang voor dit bestemmingsplan. Al deze beleidsregels zijn geïntegreerd in de Keur van Rijnland. Een keur die vergelijkbaar is met de Keur van AGV.

Beleidsregel 'Integrale Inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken'

Woonboten kunnen naast een belemmering voor de wateraan- en afvoer ook invloed hebben op de waterkwaliteit en de ecologie. De gevolgen van woonboten voor de (ecologische) waterkwaliteit zijn dezelfde als overkluizingen aangezien ook woonboten oppervlaktewateren gedeelte afdekken waardoor de lichtinval wordt belemmerd en lokaal het water- en oevermilieu wordt aangetast. In principe gelden voor woonboten dezelfde voorwaarden als voor overkluizingen, echter als deze voorwaarden onverkort voor woonboten worden toegepast heeft dit tot gevolg dat in principe geen woonboten meer kunnen worden toegelaten.

Voor woonboten zijn dan ook aparte regels opgesteld, die enerzijds zoveel mogelijk rekening houden met de (ecologische) waterkwaliteit maar anderzijds ook rekening houden met de "bewoonbaarheid" van woonboten.

De beleidsregels stellen de volgende voorwaarden ten aanzien van de waterkwantiteit:

1. Onder woonboten moet t.o.v. de ingreepmaat minimaal 0,30 m water aanwezig te zijn, om het "vastzuigen" van woonboten in bagger te voorkomen of in geval van een calamiteit de woonboot te kunnen verplaatsen.
2. Woonboten moeten mee kunnen bewegen met het waterpeil;
3. Betonnen bakconstructies onder woonboten mogen niet worden aangelegd in het beoordelingsprofiel van een kade. Een betonnen bakconstructie dient met de bovenzijde onder de Keur en leggerdiepte te worden aangebracht;

De beleidsregels stellen de volgende voorwaarden ten aanzien van de waterkwaliteit en ecologie:

1. In oppervlaktewateren smaller dan 10 m (gemeten op de waterlijn) zijn geen woonboten toegestaan;
2. De breedte van een woonboot (inclusief omloopsteigers) mag in een oppervlaktewater maximaal 7 m bedragen. Tevens geldt dat maximaal 1/3 van de breedte (gemeten op de waterlijn op de locatie waar de woonboot komt te liggen) van een oppervlaktewater in beslag mag worden genomen door woonboten (inclusief omloopsteigers);

Het bestemmingsplan voldoet aan de hiervoor genoemde voorwaarden.

Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA)

BBA is voor de Schinkel de vaarweg- c.q. nautisch beheerder. Regels voor het vaarwegbeheer zijn vastgelegd in de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement, Scheepvaartwegenverordeningen en diverse verkeersbesluiten van het AGV. Vergunningen die op basis van vaarwegverkeersregelgeving worden afgegeven hebben betrekking op ligplaatsen voor vaartuigen, drijvende inrichtingen (waaronder woonschepen) en drijvende voorwerpen en werken (zoals steigers en beschoeiing) in vaarwegen. Het gaat er vooral om de doorvaart voor verkeer op het water niet te belemmeren. Met betrekking tot de onderlinge afstand tussen woonboten die in elkaars verlengde liggen wordt door BBA een minimale afstand van twee meter gehanteerd. Deze afstand wordt gehanteerd om enerzijds zichtlijnen tussen de woonboten richting het water te creëren en anderzijds om ervoor te zorgen er voldoende ruimte rondom de boten aanwezig is om zwerfvuil te kunnen verwijderen.

Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen' (BBA)

In opdracht van de toenmalige wethouder Waterbeheer is in 2002 het project Wonen op Water bij de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam gestart. De nota is op 10 maart 2006 vastgesteld door de stuurgroep "Wonen op het water". Het doel is een aantal knelpunten met betrekking tot de Amsterdamse woonboten op te lossen. Ten aanzien van bestemmingsplannen is de Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen' opgesteld. De nota is bedoeld als werkdocument: een gereedschapskist en vraagbaak voor stadsdelen en grootstedelijke projecten die woonboten willen opnemen in een bestemmingsplan. Dat kan gaan om bestaande woonbootlocaties, maar ook om nieuw te ontwikkelen locaties. In de nota worden een aantal modellen beschreven om woonboten in het bestemmingsplan op te nemen. In het voorliggende bestemmingsplan is een tussenvorm van het gedetailleerde en globale bestemmingsplan gekozen.

Nota Hoofdgroenstructuur versterkt

De nota 'Hoofdgroenstructuur versterkt' heeft als discussiestuk gediend voor het nieuwe structuurplan. Hierin is gesteld dat de Schinkel en omgeving een gebied is waarvan de groenfunctie onomstreden is en waarvan de groene functie essentieel is voor een compleet groenaanbod in Amsterdam. De Schinkeleilanden, de entreezone en de sportzone vormen samen een schakelpark. Het behoud van een duidelijke geleiding van dit gebied is gewenst. Bestemmingsplannen bevatten doorgaans weinig afspraken over de gebruiksfuncties van water en de randvoorwaarden voor de inrichting van water en oevers. Het nieuwe structuurplan neemt de verplichting op om aan iedere bestemmingsplantoelichting een waterparagraaf toe te voegen. Dit bevat de voorwaarden voor juist gebruik en goede inrichting van het water in een plangebied.

3.5.5 Stadsdeelbeleid

Visie Groen en Blauw 2020

In januari 2006 heeft de stadsdeelraad de Visie Groen en Blauw 2020 vastgesteld. De hoofddoelstelling is het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de beplanting en het water in stadsdeel Amsterdam Oud Zuid, afgestemd op de specifiek stedenbouwkundige identiteit en de architectuur van de diverse buurten en het gebruik en de beleving daarvan.

Algemene onderwerpen zijn:

- het verbeteren van het zicht op water, ten behoeve van de belevingskwaliteit;
- het verbeteren van de recreatieve potenties van de oevers, door continuering van de doorgaande langzaam verkeer routes en het inpassen van extra verblijfsplekken, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke wensen van de verschillende gebruikers;
- het openbaar toegankelijk houden en zo nodig maken van de kades/oevers;
- het opstellen van integraal afmeerbeleid voor pleziervaartuigen, waarin onder andere afmeerlocaties en afmeervoorzieningen zijn opgenomen;
- het opstellen van een integraal woonbotenbeleid, waarin onder andere de locaties en afmetingen van ligplaatsen, afmeervoorzieningen en het gebruik van de oevers worden opgenomen;
- de duurzame herinrichting, renovatie, beheer en gebruik van grote openbare groengebieden;
- het behoud van de onderlinge diversiteit en het versterken van de kwaliteit van de beplanting (inclusief bomen) op de buurtpleinen en –plantsoenen, met aandacht voor de verschillende gebruikersgroepen.

Voor de Schinkel zijn de volgende onderwerpen van belang:

- het doortrekken van de hoofdrecreatieve fiets- en wandelroute langs de oostelijke kade van de Schinkel;
- het zorgdragen voor een continue bomenrij langs de beide Schinkelskades, zodat de boomkruinenroute tussen de Schinkelscheg en het Vondelpark verbetert;
- het verhogen van de beleving van het water aan de westelijke oever door de oevers tussen de woonboten vrij te houden van bebouwing.

Voor de Schinkel als onderdeel van de Schinkelscheg worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- het opnemen van de westelijke Schinkeloever in de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam, zodat het behoud van deze waardevolle zone op lange termijn gewaarborgd wordt;
- opwaarderen van de ecologische potenties van de westelijke Schinkeloever dat nader onderzoek behoeft, waarin voorstellen moeten worden opgenomen voor de herinrichting van de ecologische verbindingen, het waarborgen van beplanting op de puinwallen onder de A10;
- het beschermen van de groene strook, door de bebouwingsmogelijkheden te beperken.

In het bestemmingsplan heeft de gehele westelijke oever een bestemming ‘groen’ gekregen. Binnen deze bestemming is bebouwing niet mogelijk. Hiermee wordt het groene karakter van het gebied gewaarborgd. Binnen deze bestemming zijn fiets- en wandelpaden wel mogelijk.

3.6 Natuur en milieu

De relatie tussen ruimtelijke ordening en milieubeleid komt tot uitdrukking in het aanhouden van afstanden tot milieugevoelige bestemmingen, het voorkomen van nieuwe knelpunten en het verbeteren van de kwaliteit van de woonomgeving. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan activiteiten, die gevaar, schade en hinder veroorzaken. Het ruimtelijke

beleid is erop gericht nieuwe knelpunten te voorkomen door een adequate regeling van de bestemmingen en een effectieve controle.

3.6.1 Europese regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn/ Flora en Faunawet

De Europese Unie heeft in 1992 de 'Vogel- en habitatrichtlijn' vastgesteld. Deze richtlijn beoogt de biologische diversiteit op het grondgebied van de Europese Unie te waarborgen door leefgebieden en wilde flora en fauna in stand te houden. Het uiteindelijke doel is een samenhangend netwerk van leefgebieden en soorten, dat Natura 2000 wordt genoemd. De habitatrichtlijn is gericht op de bescherming van soorten en natuurlijke habitats (met uitzondering van vogels) en hun leefgebieden. De habitatrichtlijn bevat een aantal bijlagen, waarin de soorten zijn vermeld die voor de Europese Unie van belang zijn en daarom moeten worden beschermd.

De bescherming van vogels en hun leefgebieden is vastgesteld in de Europese Vogelrichtlijn. De *Europese Vogelrichtlijn* is in 1979 van kracht geworden. In 1992 werd ter aanvulling hierop de *Habitatrichtlijn* opgesteld om ook andere soorten planten en dieren en hun leefgebieden (habitats) te beschermen. In Nederland zijn beide richtlijnen verankerd in de (*herziene*) *Natuurbeschermingswet 1998* (beschermde gebieden) en in de *Flora en Faunawet* (bescherming van soorten). Alle aangewezen vogel- en habitatrichtlijn gebieden worden omvat door Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van Europese beschermde gebieden, waarvan er 162 in Nederland gelegen zijn en waarvoor instandhoudingsdoeleinden gelden.

Krachtens de Flora- en Faunawet is het verboden beschermde soorten te verstoren, verwijderen, vernielen, verontrusten, verjagen of doden. In deze wet is ook de bescherming van soorten uit de Europese richtlijn meegenomen.

In het plangebied wordt de bestaande grens van de bebouwing en daarmee ook de groenzone langs de Schinkel vastgelegd. Daarnaast worden ook de bestaande tuinen bij de woonboten onder bepaalde voorwaarden vastgelegd. Het oppervlak groen in het plangebied zal niet verminderen. Het stadsdeel heeft in het noordelijk deel van het plangebied (rond de paardenwei) een inrichtingsplan uitgevoerd waarin de groene functies (recreatie en natuur) worden geoptimaliseerd.

De flora- en faunagegevens van de gemeente Amsterdam wijzen uit dat er zich in het plangebied geen onvervangbare of moeilijk vervangbare leefgebieden bevinden. De diersoorten die in het gebied voorkomen zijn niet uitzonderlijk voor een stedelijk gebied. Het betreft broedvogels, zoogdieren als egel, bosmuis en bosspitsmuis en amfibieën als bruine kikker en pad. Beschermde planten zijn niet aangetroffen.

Het bestemmingsplan maakt een herinrichting (herontwikkeling) van de huidige jachthaven mogelijk. Aan de hand van de bevindingen van DRO uit april 2004 is in overleg met de DRO vastgesteld dat voor het bestemmingsplan Groengebied Schinkel geen nader onderzoek in het kader van de Flora en Faunawet vereist is.

Door het in de afgelopen jaren uitgevoerde ecologische beheer is de natuurwaarde van de westelijke oever toegenomen. DRO heeft in juni 2007 aangegeven, dat de bevindingen uit april 2004 nog steeds voldoen.

Gezien het conserverende karakter van het bestemmingsplan en het opnemen van een nadere onderzoeksplicht in de wijzigingsbevoegdheden, hoeven er hiervoor geen verdere maatregelen in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

3.6.2 Nationale regelgeving

Wet Bodembescherming

In de Wet Bodembescherming zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Wanneer (graaf)werkzaamheden worden uitgevoerd is een (verkennd) bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of het nodig is om eventuele

vervuilde grond te saneren. Dit heeft vooral gevolgen voor het bestemmingsplan voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

Aangezien het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is bodemonderzoek voor het hele plangebied niet vereist.

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszone valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Onder meer woningen, scholen en ziekenhuizen worden als geluidsgevoelige bestemming aangemerkt. Woonboten worden op dit moment *niet* aangemerkt als geluidsgevoelige functie.

Auto- en railverkeer

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk. Akoestisch onderzoek is in dat kader daarom niet nodig. Hoewel er dus gewoon wordt in de vorm van woonboten is er geen sprake van een geluidsgevoelige bestemming.

Gezien bovenstaande is er ook geen regeling op basis waarvan de wet gebiedt geluidsisolerende maatregelen te treffen. Hoewel dit in de praktijk tot onbevredigende situaties heeft geleid, moet dit wettelijke kader als een gegeven worden beschouwd. Dat betekent dat veel woonboten in de Schinkel geluidhinder van de A10 en het spoor ondervinden. Het stadsdeel is wel bevoegd, maar beschikt niet over de financiële middelen om zelfstandig over te gaan tot het treffen van geluidsisolerende maatregelen. Het stadsdeel ondersteunt wel het initiatief van de Vereniging Woonschepen Zuid (VWZ) om geluidsschermen via het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) geplaatst te krijgen, omdat deze voorziening het woon- en leefklimaat in dit gebied aanzienlijk kan verbeteren. Dit heeft het Dagelijks Bestuur in de brief van 6 november 2006 kenbaar gemaakt aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft per brief van 24 januari 2007 destijds laten weten niet op het verzoek van VWZ in te gaan. Er werd aangegeven dat woonboten ingevolge de Wet geluidhinder niet geluidgevoelig zijn en dat daardoor geen noodzaak voor het plaatsen van geluidsschermen is. Voor het instellen van een 80km-regime zag het ministerie van V&W geen noodzaak, omdat dit een uitzonderlijke maatregel is die alleen op plekken wordt toegepast waar de luchtkwaliteit slecht is. Deze uitzonderlijke maatregel is niet bedoeld om geluidsoverlast te beperken. De bovenstaande correspondentie is als bijlage 2 en 3 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Op 21 maart 2007 heeft het college ingestemd met het uitvoeringsprogramma om de doorstroming op de ring A10 te verbeteren. Om de fileduur en fileomvang te beperken, zullen er onder andere Dynamische RouteInformatiePanelen (DRIP's) komen om de weggebruiker te adviseren over de beste route. Daarnaast komt er een wisselstrook op de afrit, worden de brugopeningstijden aangepast en worden verkeersregelininstallaties aangepast of gebouwd. Het college verzoekt Rijkswaterstaat om het onderzoek naar uitbreiding van de 80 km/u maatregel niet te beperken tot de S107-S108, maar tot de hele ring A10. Rijkswaterstaat heeft dit verzoek afgewezen. De 80km-zone tussen de A4 en de Coentunnel heeft geleid tot een afname van de verontreiniging met ongeveer 10%. Eind mei vroeg wethouder Vos om een uitbreiding voor de gehele ring A10. Volgens Rijkswaterstaat is het milieueffect voor de rest van de ring te klein. De gemeente Amsterdam gaat zelf onderzoek doen naar de effecten van snelheidsreductie op de hele ring A10.

Per brief van 8 januari 2008 is door het stadsdeel aan de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat en de Vaste Commissie van Milieu van de Tweede Kamer nogmaals gewezen op de problematiek van de geluidsoverlast en de woonboten langs de A10 Zuid/ A10 West. Er is aangegeven, dat het stadsdeel het niet eens is met het afwijzen van het verzoek op formele

gronden. Aan de commissies is verzocht om een voorstel te doen om de wet- en regelgeving zodanig aan te passen dat woonboten als geluidgevoelige bestemming worden opgenomen in de Wet geluidhinder. Een brief van gelijke strekking is door de VWZ verstuurd op 24 januari 2008.

Per brief van 4 februari 2008 heeft de Commissie laten weten dat het verzoek verspreid is onder de commissieleden en dat er gevraagd is aan de minister om een reactie te geven. Op 12 februari 2008 is het antwoord van de minister ontvangen. In de brief wordt aangegeven wat de redenering destijds is geweest achter het niet opnemen van de woonboten als geluidgevoelige bestemming in de Wet geluidhinder. Reden was dat het systeem van de Wet geluidhinder onvoldoende effectief was voor de bijzondere soort woningen als woonboten en de specifieke regelgeving die daarvoor geldt. Er zou daarom een specifiek wettelijk regime opgesteld moeten worden en dit werd als disproportioneel gezien. Momenteel wordt in het kader van de modernisering van de geluidsregelgeving de lijst met geluidgevoelige objecten kritisch bezien. Bekeken wordt of woonboten aan de limitatieve lijst van geluidgevoelige objecten kunnen worden toegevoegd. Zodra het onderzoek is afgerond zal door VROM een definitief standpunt ingenomen gaan worden inzake de woonbotenproblematiek. Genoemde correspondentie is als bijlage 4 en 5 opgenomen in dit bestemmingsplan.

Bedrijventerrein Schinkel

Het bestemmingsplan grenst aan het bedrijventerrein Schinkel. De 50 dB-geluidscontour van dit bedrijventerrein is vastgesteld bij het bestemmingsplan Schinkeleilanden en ligt gedeeltelijk in het plangebied van Groengebied Schinkel. Deze contour is op de plankaart aangegeven. Er worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt binnen de geluidscontour.

Wet Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 1% grens niet wordt overschreden.

De 1% grens is gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met 0,4 microgram/ m^3 voor zowel PM_{10} als NO_2 . De Nederlandse overheid zal de EU verzoeken om verlenging van de termijn (derogatie) waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Als derogatie is verleend, vermoedelijk begin 2009, zal het NSL in haar volle omvang in werking treden. Ook zullen de uitvoeringsregels rond saldering dan verruimd worden. Verder zal de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd worden van 1% naar 3% van de grenswaarde.

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dienen de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit onderzocht te worden. Indien aannemelijk is gemaakt dat een bestemmingsplan (of een ontwikkeling) "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor grenswaarden gelden vervalt de onderzoeksplicht.

Krachtens artikel 4 van het Besluit zijn er in de Regeling 'niet in betekenende mate' bijdragen (luchtkwaliteit) categorieën van gevallen aangewezen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een van de aangewezen categorie is woningbouwlocaties tot 500 woningen. Voor een project van deze omvang staat vast dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit niet de 1% grens overschrijdt.

Conclusie lucht

Het bestemmingsplan Groengebied Schinkel is een overwegend conserverend bestemmingsplan. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Daarmee heeft het bestemmingsplan geen verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg en is het plan niet in strijd met het Blk 2005 en de Wet Luchtkwaliteit. Er is daarom geen aanleiding voor het verrichten van nader onderzoek naar de luchtkwaliteit.

3.6.3 Gemeentelijk beleid

Actieplan luchtkwaliteit Amsterdam 2005

De gemeente Amsterdam heeft in maart 2006 het 'Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005' vastgesteld. Het actieplan bevat voorstellen voor maatregelen die gericht zijn op de aanpak van de ergste knelpunten in de stad en het verbeteren van de luchtkwaliteit in heel Amsterdam.

Er zijn veertien knelpuntgerichte maatregelen benoemd. Voor het plangebied zijn geen knelpuntgerichte maatregelen benoemd. Verder zijn er algemene maatregelen zoals maatregelen gericht op de bepaling van luchtkwaliteit zelf (de correctie natuurlijke bronnen en weekdagfactor), maatregelen die gericht zijn op reductie van het auto- en vrachtverkeer, het (versneld) invoeren van betaald rijden en het invoeren van stads- en stedelijke distributie vrachtverkeer. Het is onzeker of alle maatregelen uit het actieplan worden uitgevoerd. Het uiteindelijk vastgestelde plan wordt echter beschouwd als een bestuursopdracht. Het actieplan wordt vertaald in het Milieubeleidsplan 2007-2010. Van het stadsdeel wordt verwacht daar waar noodzakelijk (zoals op de Stadhouderskade en Zeilstraat) zijn bijdrage te leveren.

3.6.4 Stadsdeelbeleid

Milieubeleidsplan Amsterdam Oud-Zuid 2005-2008

Aan een aantal maatregelen uit het actieplan luchtkwaliteit voor Amsterdam wordt door het stadsdeel uitvoering gegeven via het Milieubeleidsplan Amsterdam Oud-Zuid 2005-2008. Tevens heeft het Dagelijks Bestuur met de brief van 6 november 2006 (zie bijlage 2 bij dit bestemmingsplan) gepleit voor het instellen van een 80km-regime op de ringweg A10-zuid om de luchtkwaliteit in deze omgeving te verbeteren. Zoals in paragraaf 3.6.2 beschreven is, ziet het ministerie van V&W geen reden om hieraan mee te werken (zie bijlage 3).

Op 21 maart 2007 heeft het college ingestemd met het uitvoeringsprogramma om de doorstroming op de ring A10 te verbeteren. Om de fileduur en fileomvang te beperken, zullen er onder andere Dynamische RouteInformatiePanelen (DRIP's) komen om de weggebruiker te adviseren over de beste route. Daarnaast komt er een wisselstrook op de afrit, worden de brugopeningstijden aangepast en worden verkeersregelininstallaties aangepast of gebouwd. Het college verzoekt Rijkswaterstaat om het onderzoek naar uitbreiding van de 80 km/u maatregel niet te beperken tot de S107-S108, maar tot de hele ring A10. Rijkswaterstaat heeft dit verzoek afgewezen. De 80 km-zone tussen de A4 en de Coentunnel heeft geleid tot een afname van de verontreiniging met ongeveer 10%. Eind mei 2007 vroeg wethouder Vos om een uitbreiding voor de gehele ring A10. Volgens Rijkswaterstaat is het milieueffect voor de rest van de ring te klein. De gemeente Amsterdam gaat zelf onderzoek doen naar de effecten van snelheidsreductie op de hele ring A10.

Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Oud-Zuid 2008-2010

Op 13 november 2007 heeft het Dagelijks Bestuur het *Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Oud-Zuid 2008-2010* vastgesteld. Het betreft voor het merendeel een aanvulling op of een uitwerking van het hiervoor genoemde stedelijke Actieplan Luchtkwaliteit. Voorbeelden hiervan zijn maatregelen ter verbetering van de doorstroming, het stimuleren van autodelen, het realiseren van loslocaties voor de vrachtram, het

stimuleren van inpandige buurtfietsenstallingen en een vervoersplan voor het personeel van het stadsdeel.”

3.7 Veiligheid

3.7.1 Nationale regelgeving

Wet luchtvaart/ Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Het plangebied ligt voor een belangrijk deel binnen de contouren van het luchthavenindelingsbesluit (LIB). Het LIB is een van de twee uitvoeringsbesluiten van de Wet luchtvaart. Het LIB bevat maatregelen om uitvoering van het ruimtelijk beleid van de luchthaven Schiphol te verzekeren, waardoor mensen die wonen binnen het door de contouren begrensde gebied worden beperkt in hun bouw en gebruiksmogelijkheden.

De beperkingen zijn onder te verdelen in vijf regimes:

- geluids- en veiligheidssloopzones;
- veiligheidscontour plaatsgebonden risico;
- beperkingen geluid en veiligheid;
- zones waar hoogtebeperkingen voor gebouwen gelden;
- beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen.

De eerste drie genoemde regimes zijn in stadsdeel Amsterdam Oud Zuid niet van toepassing. De hoogtebeperking in dit gebied varieert van 45 tot 55 meter. In de bestaande situatie komt zulke hoge bebouwing niet voor en in het voorliggende bestemmingsplan wordt de mogelijkheid voor dergelijke bebouwing niet geboden.

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied voor functies met vogelaantrekkende werking. Binnen het plangebied zijn geen functies aanwezig of toegestaan die volgens het LIB een vogelaantrekkende werking hebben.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

In 2004 is het ‘Besluit externe veiligheid inrichtingen’ van kracht geworden daarin is bepaald dat ruimtelijke ordeningsbesluiten, zoals een bestemmingsplan, in overeenstemming worden gebracht met de zoneringen (risicocontouren) en bepalingen uit het ‘Besluit externe veiligheid inrichtingen’. Externe veiligheid betreft het beheersen van risico’s die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG, munitie en vervoer over weg, water en spoor en door buisleidingen en straalpaden. In dit bestemmingsplan zijn het vervoer over de weg en het spoor en straalpaden van belang. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van risicovolle bedrijven of de andere hiervoor genoemde voorzieningen. Binnen het plangebied worden deze bedrijven en voorzieningen ook niet mogelijk gemaakt.

In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) zijn de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het externe veiligheidsbeleid. Uitgangspunt daarbij is, dat burgers voor de veiligheid en hun woonomgeving mogen rekenen op een bepaald beschermingsniveau.

Op 15 januari 2004 heeft DRO per brief gerapporteerd over de externe veiligheid binnen dit bestemmingsplangebied (zie bijlage 6). De brief uit januari 2004 is in juni 2007 door DRO geactualiseerd. De onderstaande passage geeft het geactualiseerde advies van DRO weer.

Vervoer over weg, water en rail

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (1 Kamerstukken II, 1995/96, 24 611, nr. 1.). In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) wordt het beleid verder geoperationaliseerd en verduidelijkt.

Het plaatsgebonden risico (PR) is een getal dat aangeeft hoe groot de kans is dat een (imaginair) persoon op een bepaalde plek overlijdt ten gevolge van een calamiteit met een

gevaarlijke stof. De maximaal toelaatbare kans is bepaald op 10^{-6} per jaar, dat wil zeggen: de kans op overlijden mag ten hoogste één op het miljoen per jaar zijn. Het PR is een afstandsnorm, die juridisch hard is. Binnen de 10^{-6} contour mogen geen nieuwe gebouwen met verblijfsfunctie worden opgericht. Het groepsrisico (GR) geeft de kans op een ramp waarbij meerdere personen omkomen. Hierbij is geen sprake van een maximaal toelaatbare kans, maar van een oriënterende waarde. Hiervan mag, in tegenstelling tot het PR, worden afgeweken.

Weg en rail

Volgens de circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen”, moet bij verandering van transportstroom of bebouwing, binnen een zone van 200 meter uit de rand van de weg of rails berekend worden waar de 10^{-6} contour ligt en of de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden.

Het plangebied grenst ten zuiden aan de rijksweg A10/ A4 en een spoorweg. Over de rijksweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dit is onderzocht door Ingenieursbureau AVIV (nr. 06967 in opdracht van projectbureau Zuidas) en als rapport verschenen onder de naam “Actualisatie externe veiligheid, april 2007”. Het plaatsgebonden risico ligt overal binnen de weg, waardoor er geen 10^{-6} risicocontour in het bestemmingsplangebied ligt. Tevens is het groepsrisico onderzocht. Op dit moment ligt dit risico onder de oriëntatiewaarde (nl. 0,36).

Volgens opgave van Prorail vindt er momenteel geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het baanvak Schiphol-RAI. Harde cijfers voor de toekomst zijn niet beschikbaar. Toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen over het baanvak Schiphol-RAI en Lelylaan-RAI is zeer onwaarschijnlijk gezien de beperkingen die de Schipholtunnel oplegt en de lage prioriteit van de zuidwestverbinding binnen het railvervoer. De gemeente Amsterdam gaat er vanuit dat bij incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen, de netbeheerder zorgdraagt dat de hoeveelheden daarvan niet zullen leiden tot overschrijding van de norm of de oriënterende waarde.

In verband met de ontwikkeling van de Zuidas is het zeer waarschijnlijk dat er in de toekomst het transport van LPG over de A10 Zuid wordt stop gezet. Hierdoor worden de risico's in de toekomst dus lager.

Water

De Schinkel loopt dwars door het plangebied. Dit is een route voor het transport van gevaarlijke stoffen; er wordt uitsluitend kerosine over vervoerd ten behoeve van Schiphol. Kerosine heeft een veel kleinere risicocontouren dan b.v. LPG. Normaal gesproken wordt de kerosine vervoerd door een pijpleiding.

Indien deze pijpleiding defect is, wordt de kerosine over het water vervoerd. Kortom het is dus wel een route voor gevaarlijke stoffen, maar hij wordt niet of nauwelijks gebruikt en er wordt een stof over vervoerd die geen GR veroorzaakt en die geen PR 10^{-6} contour geeft. Samengevat is er voor deze vaarweg geen PR contour (PR=0) en er is geen GR (GR=0). Dus deze vaarweg geeft geen externe veiligheids probleem.

Conclusie externe veiligheid

Gezien bovenstaande, kan geconcludeerd worden dat in de bestaande situatie, die is vastgelegd in het bestemmingsplan Groengebied Schinkel, wordt voldaan aan de eisen van externe veiligheid. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een significante toename- of overschrijding van het PR en/ of groepsrisico.

Straalpaden

Straalpaden worden gebruikt voor telecommunicatieverbindingen. In de voor staalverbindingen gereserveerde zones gelden maximaal toegestane bebouwingshoogten. Bouwwerken en andere obstakels in deze zones dienen de toegestane bebouwingshoogten

niet te overstijgen met het oog op het ongestoord laten verlopen van de verbindingen. Over het plangebied ligt een klein deel van de straalpadverbinding tussen Amsterdam RAI en Haarlem Spaarnwoude. In het straalpad worden geen bouwhoogten toegestaan die de straalpadverbinding belemmeren.

4 Planbeschrijving

4.1 Ruimtelijke analyse: hoe is het nu?

De ruimtelijke kwaliteit van een gebied wordt bepaald door de gebouwde en de ongebouwde omgeving. In dit bestemmingsplan is de regelgeving erop gericht voorwaarden te scheppen voor behoud van die kwaliteit en een kader te bieden waarbinnen verbeteringen mogelijk zijn.

In het plangebied is een grote diversiteit in de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde aanwezig. De vele functies zoals natuur, (water-)sport, wonen op water en recreatie maken het gebied uniek binnen Amsterdam.

4.1.1 Hoofdstructuur

Water en groen

Op enkele plekken steken groenblauwe scheggen Amsterdam in. Ter plaatse van deze scheggen steekt de buitenstedelijke natuur de stad in. Deze scheggen zijn een belangrijke verbijzondering van het stedelijke milieu en hebben een grote ruimtelijke en ecologische waarde. Voor het waarborgen van een gevarieerd groenaanbod in de stad is het noodzakelijk de omvang en de kwaliteit van die groene ruimtes in stand te houden.

In het plangebied van dit bestemmingsplan worden de Schinkel en de groene oevers getypeerd als één van deze groenblauwe scheggen. De verbinding van de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos met de stad wordt hier totstand gebracht. Hierdoor wordt het plangebied gekenmerkt door een groenblauw karakter. Het is wenselijk dat deze groenblauwe kwaliteit behouden blijft en zo mogelijk versterkt wordt.

Opvallend is het breedteverloop van de Schinkel, vooral in relatie tot de inrichting van de oevers. In het zuiden is de Schinkel erg breed en hebben de oevers een dichte begroeiing. In het noorden wordt de Schinkel smaller en de inrichting van de oevers en de omgeving krijgt een stedelijk karakter. De overgang van een natuurlijke en groene naar een sterk verstedelijkte omgeving wordt versterkt door de versmalling van de Schinkel. Bijzonder hierbij is dat naarmate de Schinkelscheg verder het stedelijk weefsel indringt de natuurwaarde toeneemt. Om deze natuurwaarde op peil te kunnen houden en waar mogelijk te versterken dient de groene en natuurlijke omgeving behouden te blijven.

Op de westelijke Schinkeloever liggen onder het snelwegviaduct puinwallen. Deze wallen vormen een ecologische verbinding tussen de Nieuwe Meer en de westelijke Schinkeloever. Het is wenselijk dat deze ecologische verbinding behouden blijft en waar mogelijk versterkt wordt. Verderop, ter hoogte van de bruggen over de Riekerhaven, wordt de ecologische structuur onderbroken. De groene zone langs de westelijke oever eindigt bij Huis te Vraag. Deze voormalige begraafplaats is een unieke historische plek in Amsterdam met een hoge natuurwaarde.

Ruimtewerking

Lange lijnen

Het groenblauwe karakter van het plangebied ligt vast in een aantal structuurbepalende groene en blauwe lijnen. Zoals gezegd is de Schinkel onderdeel van een van de groenblauwe scheggen die de stad in steken. De Schinkel kan getypeerd worden als een grootschalige 'blauwe' lijn die over de gehele lengte het plangebied doorsnijdt. De ruimtelijke werking van deze lange lijn wordt versterkt door de 'groene' oevers die vrijwel over de gehele lengte van het plangebied doorlopen.

Open - dicht

Naast de aanwezige lange lijnen wordt het plangebied ook gekenmerkt door grote contrasten wat betreft openheid en zicht.

Over het algemeen worden de groene oevers gekenmerkt door de dichte begroeiing. Dit bepaalt, zowel vanaf de kade als vanaf het water, het groene en 'natuurlijke' karakter van het

gebied. De groenblauwe scheg steekt hier, onder de Ringweg door, de stad in. De kades rond het sluizencomplex zijn echter open, met veel zicht op het water.

Vanaf de langzaam verkeersroutes, die in noord-zuidrichting door het gebied lopen, is op een paar plekken zicht op de Schinkel en het Olympisch Stadiongebied. Op deze plekken ontstaan bijzondere uitzichten die zeker behouden moeten blijven.

Beleving

In een groot deel van het gebied zijn langs de groene oevers woonboten afgemeerd. Vanaf het water levert dit een levendig beeld op waarin wonen (stedelijkheid) wordt gecombineerd met groen (natuur).

Langzaam verkeersroutes

Zowel langs de oostelijke als langs de westelijke Schinkeloever lopen langzaam verkeersroutes die het natuur- en recreatiegebied de Nieuwe Meer verbinden met de binnenstad. Deze routes hebben in het plangebied een sterk recreatief karakter en zijn belangrijke schakels in het (recreatieve) net van langzaam verkeersverbindingen. Het is de intentie om beide verbindingen ver langs de Schinkel door te laten lopen. Het voorliggende bestemmingsplan maakt voet- en fietspaden mogelijk binnen de bestemming 'groen' en 'verkeer'.

Westelijke Schinkeloever

Aan de westzijde van de Schinkel loopt een langzaamverkeerroute die de Nieuwe Meer, via het sluizencomplex, een dierenverblijf en het Spijtelaaantje verbindt met het Aalsmeerplein en de Sloterkade.

De route is een belangrijke verbinding tussen de groen- en recreatiegebieden buiten de ringweg en die er binnen. De route wordt overheerst door het groenblauwe karakter. In het zuiden wordt het water vanaf het fietspad duidelijk ervaren. Door de dichte begroeiing langs het fietspad en de afgemeerde woonboten verandert dit beeld echter snel.

Vanaf het sluizencomplex neemt het blauwe karakter af en gaat het groene overheersen. Hierop is nog één uitzondering. De fietsbrug over de Riekerhaven is het enige punt waar je vanaf het fietspad nog zicht hebt op het water. Bijzonder daarbij is dat er vanaf de brug niet alleen zicht is op de Schinkel, maar ook op de Riekerhaven. Deze verbijzondering heeft hierdoor een hoge kwaliteit.

Verderop heeft deze verbinding nog een punt met bijzondere kwaliteit. Als je ter hoogte van het dierenverblijf langs en over de woonboten kijkt is er zicht op het Olympisch Stadion. Naast de doorgaande langzaam verkeersverbinding loopt er direct langs de woonboten een voetpad. Dit voetpad is een openbare route, maar heeft een sterk besloten uitstraling. Deze bijzondere uitstraling geeft de gebruiker het idee in een bijzonder gebied te zijn. Om deze kwaliteit te behouden mag dit voetpad niet toegankelijk worden voor ander verkeer. Dit voetpad valt binnen het voorliggende bestemmingsplan binnen de bestemming 'groen'. Hiermee wordt het bijzondere karakter gewaarborgd.

Oostelijke Schinkeloever

Aan de oostelijke Schinkeloever is er de intentie de langzaam verkeersroute, via de Schinkeleilanden, door te laten lopen tot aan de Schinkelhavenstraat en het Vondelpark. Momenteel kent deze route nog enkele barrières. De route sluit aan op het IJsbaanpad. Hierdoor is er op dit moment slechts sprake van een puur functionele route, terwijl er potenties liggen om een recreatieve route te realiseren.

Om deze recreatieve verbinding langs de Schinkeloever toch verder de stad in te laten lopen voorzien de plannen voor de Schinkeleilanden in een langzaam verkeersroute langs de Museumtramlijn. Op korte termijn is het niet waarschijnlijk dat deze route over het GVB-terrein doorgetrokken kan worden. Daarom is voor de herinrichting van het Havenstraatterrein besloten dat het terrein toegankelijk moet worden voor langzaam verkeer, zodat de langzaam verkeersroute over de Schinkeleilanden (voorlopig) doorgetrokken kan worden tot aan het Haarlemmermeerstation.

Gebruik van het water

Doorvaarroute

De Schinkel is een doorvaarroute, die het IJ en het Amsterdamse havengebied met de Ringvaart van de Haarlemmermeer met elkaar verbindt. Deze route is zowel voor de beroepsvaart als voor de pleziervaart toegankelijk. Het intensieve gebruik van de Schinkel door zowel de beroeps- als de pleziervaart heeft er toe geleid dat het plangebied een sterk nautisch karakter heeft gekregen.

Gevolg hiervan is dat de Schinkel en zijn omgeving niet alleen vanaf de oever wordt beleefd, maar daarnaast ook vanaf het water wordt ervaren.

Woonboten

Het water heeft naast zijn functie voor de vaart ook een belangrijke woonfunctie. In het gebied liggen veel woonboten. Een deel van de boten is direct aan de groene oevers van de Schinkel afgemeerd.

De overige woonboten liggen grotendeels aan openbaar toegankelijke aanlegsteigers afgemeerd. Deze woonboten liggen in twee waterhuishoudkundige verschillende deelgebieden, die ieder een apart waterpeil en waterhuishouding hebben. Het eerste gebied (Jachthavenweg) behoort tot het waterhuishoudkundige gebied ten zuiden van de snelweg. Het tweede gebied (IJsbaanpad en Jaagpad) behoort tot het binnenstedelijke gebied. De verkaveling en uitstraling van de beide gebieden is min of meer gelijk. De woonboten aan de oostzijde van de Schinkel liggen grotendeels aan steigers. Deze steigers liggen evenwijdig aan elkaar op een afstand van ongeveer zeventien en een halve meter. Aan de westzijde van de Schinkel liggen de woonboten achter elkaar en vormen samen een lint.

De woonboten liggen over het algemeen dicht tegenover en naast elkaar, waardoor het gebied het karakter van een soort woonbotendorp heeft gekregen. Deze 'dorpse' uitstraling maakt deze omgeving tot een unieke locatie in Amsterdam. Het totaal van alle afgemeerde woonboten wordt gekenmerkt door veel afwisseling. De sterke variatie in maat, verschijningsvorm en uitstraling van de boten is kenmerkend. Het is een woongebied bij uitstek, waar bedrijfsvaartuigen ongewenst zijn. Om de bereikbaarheid van de woonboten en het zicht over de steigers te kunnen garanderen mag er geen bebouwing op de openbare steigers geplaatst worden.

Vlotten, vlonders en steigers

Rond de afgemeerde woonboten liggen veel vlotten, vlonders, steigers en pleziervaartuigen. Deze objecten beperken veelal het zicht op en over het water en beperken de doorvaarbaarheid van het water. Het ruimtebeslag van deze objecten dient beperkt te blijven.

De vlotten, vlonders en steigers zijn uitsluitend binnen de op de plankaart aangeduide waterkavels toegestaan. Bergingen zijn tevens mogelijk.

Het bestemmingsplan geeft de grenzen aan, waarbinnen de woonboten en de daarbij behorende vlonders gelegen moeten zijn. Pleziervaartuigen behorende bij de woonboten dienen eveneens in deze waterkavel gelegen te zijn.

Vanuit Dienst Binnenwaterbeheer geldt er een afmeerverbod. Bovendien heeft deze Dienst te kennen gegeven dat er binnenkort een doorvaartprofiel wordt vastgesteld voor de Schinkel. Deze beide elementen zullen er in de toekomst toe leiden dat Binnenwaterbeheer over gaat tot handhaving: het is dan niet meer mogelijk om vaartuigen, waarvoor geen vergunning is verleend, in de Schinkel te leggen.

Jachtwerf

Tussen het noordelijke gedeelte van het 'woonbotendorp' en het Olympiakanaal ligt een jachtwerf. Deze werf ligt op een markant punt. De volle kades en steigers hadden een rommelige uitstraling, maar zijn inmiddels in verband met de plannen voor herontwikkeling van de jachthaven grotendeels opgeruimd.

Walkantgebruik

In een groot deel van het gebied liggen langs de oevers woonboten afgemeerd. De oevers zijn over het algemeen groen ingericht. Op de overgang van water en woonboot naar de walkant is een rommelig gebied ontstaan. De oevers worden onder andere gebruikt voor opslag en parkeren en er zijn vele (deels illegale) schuttingen en bergingen geplaatst. Naast de rommelige uitstraling beperkt dit gebruik op meerdere plaatsen het doorzicht naar het water. Het is wenselijk deze doorzichten vrij te houden van dergelijke objecten. Deze wens is door het stadsdeel in de 'Visie Groen en Blauw 2020' opgenomen in de aanbevelingen. Op veel plekken in het plangebied is de walkant, grenzend aan de waterkavel, in gebruik genomen als tuin (zie ook paragraaf 3.2.4).

Verkeer en Parkeren

Het plangebied wordt ontsloten door het Jaagpad en het IJsbaanpad. Aan deze ontsluitingswegen worden in dit bestemmingsplan geen wijzigingen aangebracht. Het uitgangspunt is dat parkeren in de parkeervakken in de openbare ruimte plaats moet vinden. Uitzondering op dit principe is het kantoorgebouw aan de Rijnsburgstraat 11. Parkeren in de tuinen grenzend bij de woonboten tast het groene karakter van de oevers aan. Op enkele plaatsen wordt in de tuin geparkeerd. Uitbreiding van de mogelijkheid om in de tuin te parkeren is ongewenst. Parkeren is daarom uitsluitend ter plaatse van een nadere aanduiding op de plankaart toegestaan.

4.1.2 Ruimtelijke elementen

Sluiscomplex

Tussen de binnenstad en de naoorlogse uitbreidingswijken is sprake van een afwijkend waterpeil. In het zuiden van het plangebied, net ten noorden van de ringweg-zuid, liggen de sluizen voor het overbruggen van het peilverschil op de route van het IJ en het Amsterdamse havengebied naar de Haarlemmermeerse Ringvaart.

Het sluizencomplex bestaat uit de schutsluis, een sluiswachterhuis gelegen ten westen van de schutsluis, een bedieningshuisje aan de noordzijde en één aan de zuidzijde van de schutsluis. Op dit complex staat een hekwerk van ca. één meter hoogte. Bij het complex zijn geen parkeerplaatsen aanwezig, aangezien er op enkele tientallen meters parkeergelegenheid is.

Kunstobject en verblijfsruimte aan de Schinkel

Ten noorden van het sluizencomplex ligt aan de oostzijde van de Schinkel een kunstobject. Het kunstobject refereert naar de Olympische Spelen en het Olympisch Stadion dat niet ver van het kunstobject ligt en aan het Olympisch zwembad.

Direct naast het kunstobject is een verblijfsruimte ingericht met enkele bankjes en een steiger naar het water. Dit is één van de weinige plekken in dit gebied waar een bijzonder en wijds uitzicht over de Schinkel mogelijk is. Deze ruimte ligt van het fietspad afgekeerd, waardoor het vanaf het fietspad niet direct waarneembaar is. Het is wenselijk deze bijzondere verblijfsplek aan het water te behouden en indien mogelijk te verbeteren.

Kantoorgebouw

In het noorden van het plangebied staat een kantoorgebouw. Dit gebouw heeft een solitaire ligging aan de Schinkel. Het gebouw is vanaf de snelweg goed bereikbaar. Het gebouw is opgebouwd met verschillende bouwhoogten en een uitkraging. Op het terrein rond het gebouw wordt op eigen terrein geparkeerd en is een fietsenstalling aanwezig.

Door zijn afwijkende hoogte markeert het gebouw de overgang van het groene naar het stedelijk gebied.

Wei en dierenverblijf

Ten zuiden van het kantoorgebouw ligt een wei. Deze wei ligt op de overgang tussen de Schinkel en het bedrijventerrein Schinkel. De wei wijkt in zijn omgeving sterk af van de rest

van de ruimtelijke structuur. Dit open gebied staat ook in contrast met het bedrijventerrein dat over het algemeen dicht is ingericht en naar binnen gericht is. Doordat op deze plek geen ruimtelijke afscheiding tussen het bedrijventerrein en de Schinkel aanwezig is, ligt de sobere bebouwing aan de Generaal Vetterstraat in het zicht. Deze bebouwing is overheersend ten opzichte van de directe omgeving.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen: hoe kan het worden?

4.2.1 Schinkeleilanden

De Schinkeleilanden zijn een uitloper van de zogenaamde Amsterdamse Bosscheg die hier de stad indringt. De Schinkeleilanden hebben de afgelopen periode een transformatie doorstaan. De eilanden vormden een afgezonderd maar sfeervol gebied, met een kleinschalige en onduidelijke structuur. Door de 'herstructureringsplannen' is een toegankelijk eilandenrijk ontstaan waar iedereen met plezier gebruik van kan maken. Behoud van het unieke karakter van de eilanden stond voorop en is gezocht naar een aantrekkelijke mix van bestaande functies en het groengebied. Er is voorzien in meer openbare functies, een recreatieve functie en meer groen.

4.2.2 Vervangende woonbootligplaatsen

Het stadsdeel heeft momenteel niet de wens het aantal woonbootligplaatsen uit te breiden. Er is onderzocht of er ruimte is voor vervangende ligplaatsen voor de woonboten op 'ongewenste' locaties. Indien er sprake is van verplaatsing van de woonboten, dan komen de oude woonbootligplaatsen te vervallen.

In de plannen voor de herinrichting van de Schinkeleilanden wordt het Olympiakanaal verbreed. Een deel van de huidige oevers/kades is in gebruik als jachtwarf. Bij die warf zijn twee woonboten afgemeerd. De jachthaven dient heringericht te worden om de transformatie van de Schinkeleilanden uit te kunnen voeren. Er wordt momenteel met de eigenaar gesproken over een nieuwe inrichting van de jachthaven en de vervangende ligplaatsen. Het is in deze fase onduidelijk of er overeenstemming bereikt wordt met de eigenaar van de Jachthaven over de vormgeving van de nieuwe en uitgebreide jachthaven. De Raad van State heeft bij haar besluit over de goedkeuring van het bestemmingsplan Schinkeleilanden aangegeven, dat het stadsdeel inspanningen moet verrichten om de bestaande jachthaven in te passen. De jachthaven wordt met een wijzigingsbevoegdheid ingepast. Hierin wordt tevens een uitbreiding van de jachthaven mogelijk gemaakt.

4.3 Doorvertaling beleid in dit bestemmingsplan

In hoofdstuk 3 is het vigerende beleid geïnventariseerd dat op het plangebied van invloed is. Aan dit beleid is bij het opstellen van dit bestemmingsplan grotendeels voldaan. Op een aantal onderdelen wordt afgeweken van of nadere invullingen geven op het beleid uit hoofdstuk 3. Het betreft hier voornamelijk wijzigingen die betrekking hebben op het woonbotenbeleid van het stadsdeel en het gevolg zijn van de ruimtelijke analyse uit paragraaf 4.1.

4.3.1 Waterplan Amsterdam

In het Waterplan Amsterdam zijn een aantal uitgangspunten met betrekking tot woonbotenbeleid opgenomen (zie paragraaf 3.2.3). In dit bestemmingsplan wordt op twee onderdelen na gehoor geven aan de uitgangspunten. Het gaat om het uitgangspunt dat beperkte groei van het aantal woonboten mogelijk zou moeten zijn. Dit bestemmingsplan heeft als doel een kader te scheppen voor de bestaande woonbotenconcentratie in de Schinkel. Een toename van het aantal woonboten in het plangebied is daarbij ongewenst. Daarnaast gelden voor dit woonboten gebied op dit moment nog geen welstandscriteria.

4.3.2 Woonbotenbeleid van het stadsdeel

Het woonbotenbeleid zoals dat in paragraaf 3.2.4. beschreven is, is grotendeels één op één overgenomen in dit bestemmingsplan. Voor hetgeen niet in het bestemmingsplan kan worden opgenomen blijft het 'Beleid woonboten stadsdeel Amsterdam Zuid, 1998' voor de Schinkel en de aanvulling hierop 'Toetsingskader steiger- en walkantgebruik ten behoeve van de Schinkeloevers, oktober 2001' van toepassing. Bij de vertaling van het woonbotenbeleid naar dit bestemmingsplan zijn, ter verduidelijking of door veranderde inzichten, de volgende aspecten gewijzigd.

Waterkavels: nieuwe inmeting

Tijdens de uitgifte van de ligplaatsvergunningen in 1998 is geconstateerd dat een aantal metingen van het Kadaster niet overeenkomen met de feitelijke situatie. Pogingen om op basis van de bestaande gegevens en metingen de verschillen weg te werken zijn niet geslaagd.

Om de juiste feitelijke situatie vast te stellen is begin 2003 aan Geo- en Vastgoedinformatie Amsterdam (GVI) opdracht verstrekt om de woonboten opnieuw in te meten op basis van in 2002 gemaakte luchtfoto's. Deze opdracht heeft in maart 2003 geresulteerd in kaarten met de omvang van de woonbootligplaatsen in hun omgeving.

Op basis van vergelijking van de gegevens van de luchtfoto's met de waterkavels blijkt dat 57 woonboten niet (lijken te) passen in de betreffende kavel. Deze constatering heeft er in juni 2003 toe geleid de situatie per geconstateerde afwijking na te meten. Deze nameting is begin november 2003 afgerond. Er is onderzocht hoe de nieuwe, juiste afmetingen van de waterkavels het beste (administratief) verwerkt kunnen worden. De bestaande waterkavelkaart is vergeleken met de kavelgrootte zoals opgenomen in de verleende vergunningen en de nametingen van de situatie ter plekke. Het resultaat is een gewijzigde waterkavelkaart waarop de ligging van de waterkavels staat.

Waterkavels: doortrekken waterkavels tot aan de oever

Langs de oevers van de Jachthavenweg en het IJsbaanpad 62 tot en met 88 sluiten de waterkavels niet aan op de oever. Er is echter geconstateerd dat de bewoners de ruimte tussen de oever en de eerste woonboten graag willen gebruiken. Aangezien de waterkavels in de rest van het plangebied ook tot de oever doorlopen en het ruimtelijk niet tot bezwaren leidt is er voor gekozen om ook deze waterkavels op de oever aan te laten sluiten. Deze 'extra' ruimte heeft een nadere aanduiding gekregen, waardoor deze ruimte uitsluitend gebruikt mag worden ten behoeve van steigers, vlonders, vloten en bergingen.

Walkantgebruik

In juni 1997 is voor het opstellen van het 'Beleid woonboten stadsdeel Amsterdam Zuid, 1998' het walkantgebruik in kaart gebracht. Op basis van die inventarisatie zijn grondverhuuringscontracten opgesteld voor die gronden die op dat moment particulier in gebruik genomen waren. In deze contracten is vastgelegd volgens welke categorie (zie beschrijving in paragraaf 3.2.4 Walkantgebruik) de walkant gebruikt mag worden. In totaal zijn ongeveer dertig contracten opgesteld. Het gebruik, zoals vastgelegd in deze contracten is opgenomen in dit bestemmingsplan.

Naast deze grondverhuuringscontracten was voor de andere percelen geen duidelijke beleidslijn voorhanden. In de huidige situatie worden vrijwel alle oevers gebruikt als tuin. Om duidelijkheid te verschaffen is het in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt dat alle oevers, grenzend aan een waterkavel, als tuin kunnen worden gebruikt. Dit geldt ook voor de smalle en steile stukken walkant. Een toename van andere vormen van walkantgebruik (parkeren en opslag) is ongewenst, omdat deze gebruiksvormen te veel afbreuk doen aan het groene aanzicht van de oevers.

Bergingen

Om het plaatsen van bergingen op de oever beter te kunnen reguleren, is er onderscheid gemaakt tussen zones waar géén bergingen en waar wél bergingen zijn toegestaan. Het uitgangspunt is dat de oevers zoveel mogelijk vrij moeten blijven van bebouwing. Als dat niet haalbaar is, moet een regeling worden opgesteld die het meeste recht doet aan de feitelijke situatie.

Op een aantal plaatsen is het vanwege de smalle, steile oevers niet mogelijk een berging te realiseren. Op de oevers van de Jachthavenweg en het IJsbaanpad 62 tot en met 84 zijn geen bergingen aanwezig. Op deze plaatsen kan aan het eerder genoemde uitgangspunt (de oevers zoveel mogelijk vrij houden van bebouwing) worden voldaan.

Op andere plaatsen in het plangebied zijn al bergingen gerealiseerd. Vooral langs het zuidelijk deel van de westelijke Schinkeloever (Jaagpad 20 t/m 40) en op enkele stukken ten oosten van het sluizencomplex (IJsbaanpad 123 t/m 135) zijn bergingen aanwezig. Dat geldt ook voor twee tuinen aan de oostelijke Schinkeloever (IJsbaanpad 86a en 88a en Jachthavenweg 4a). Voor deze zones wordt het mogelijk gemaakt dat er op de oever een berging geplaatst mag worden. Dit is een regeling die het meeste recht doet aan de feitelijke situatie.

Met uitzondering van het IJsbaanpad 86a en 88a en Jachthavenweg 4a, mogen op de oostelijke Schinkeloever bij woonboten geen bergingen geplaatst worden. De woonboten aan de westelijke Schinkeloever mogen wel een berging aan wal plaatsen. Het uitgangspunt uit het woonbotenbeleid 1998 dat bij iedere woonboot maximaal één berging gerealiseerd mag worden is in dit bestemmingsplan in stand gehouden, doordat binnen de waterkavel bergingen mogelijk worden gemaakt.

Schuttingen

Schuttingen worden toegestaan op die gronden waar het gebruik als tuin is toegestaan.

Deze schuttingen mogen maximaal één meter hoog zijn om het zicht op/ over het water niet te belemmeren. De bestaande (legale) afscheidingen dienen tijdelijk verwijderd te worden als het noodzakelijk is werkzaamheden (in de ondergrond) te verrichten.

Andere bouwwerken en afwijkend gebruik

Andere bouwwerken en afwijkende vormen van gebruik, zoals opslag en parkeren, zijn alleen toegestaan op de plaatsen waarvoor dit in de contracten voor het walkantgebruik van 1997 is opgenomen. Deze afwijkende vormen van gebruik zijn als aanduiding op de plankaart weergegeven.

Steigers

Het is toegestaan om binnen de waterkavel tussen de walkant en de woonboot steigers te realiseren. In de Integrale Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de daarbij behorende nota 'Vaarwater op Orde' worden voor steigers echter aanvullende regels gegeven. De regels voeren voor een bestemmingsplan te ver om voorschriften te maken. Een steiger moet naast de ruime bepalingen uit het bestemmingsplan ook voldoen aan de voorschriften uit de Integrale Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de Keur van Rijnland. Voor het oprichten van een steiger moet een woonbootbewoner dus een bouwvergunning van het stadsdeel én keurvergunning bij Waternet of Rijnland aanvragen.

Vlonders en vloten

Rond de afgemeerde woonboten liggen veel vloten en vlonders. Om het zicht op/ over het water en de doorvaarbaarheid te waarborgen is in dit bestemmingsplan opgenomen dat deze voorzieningen binnen de waterkavel moeten blijven.

4.4 Juridisch-planologische vertaling: hoe regel je dat?

In de vorige paragrafen is op basis van een ruimtelijke analyse van het plangebied en bestaand beleid aangegeven wat ruimtelijk gewenst en ongewenst is. De voorschriften en

plankaarten bij dit bestemmingsplan zijn de juridisch-planologische vertaling hiervan. Deze paragraaf is een toelichting op de geformuleerde voorschriften en de plankaarten. De voorschriften en de plankaarten vormen het toetsingskader bij vervangingen of verbouwingen aan woonboten en bij aanvragen om bouwvergunning voor o.a. steigers en bergingen. Voor een vervanging of verbouwing van een woonboot hoeft geen bouwvergunning te worden aangevraagd, omdat dit geen bouwen in de zin van de Woningwet is. De juridische basis voor de besluitvorming over vergunningaanvragen voor woonboten is de VHB 2006.

Dit bestemmingsplan vormt tesamen met de “Nota beleid woonboten Stadsdeel Amsterdam Zuid 1998” en het aanvullende “Toetsingskader steigers en walkantgebruik t.b.v. woonboten langs de Schinkeloeveren” het nieuwe beleidskader voor de afgifte van vergunningen.

4.4.1 Opzet bestemmingsplan Groengebied Schinkel

Het bestemmingsplan Groengebied Schinkel bestaat uit:

1. twee plankaarten met een schaal van 1:500;
2. voorschriften;
3. een toelichting.

De indeling van de toelichting is in paragraaf 1.3 beschreven.

ad. 1 plankaarten

Het bestemmingsplan Groengebied Schinkel heeft betrekking op een uitgestrekt en waterrijk gebied. Vanwege de leesbaarheid is gekozen voor twee plankaarten met een schaal van 1:500.

ad. 2 voorschriften

De voorschriften die in het bestemmingsplan zijn opgenomen zijn volgens de systematiek van SVBP2006 ingedeeld. In het eerste onderdeel worden inleidende voorschriften genoemd. Het gaat om begripsbepalingen en de wijze van meten en berekenen. In het tweede onderdeel ‘Bestemmingsbepalingen’ zijn de voorschriften opgenomen welke betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Op de bestemmingen binnen dit plan zal in paragraaf 4.4.2 afzonderlijk worden ingegaan. Het derde onderdeel bevat een aantal aanvullende regelingen en beperkingen, bijvoorbeeld als gevolg van het Luchthavenindelingsbesluit en waterkeringen. Ten slotte volgt een vierde onderdeel dat bestaat uit algemene bepalingen als toegelaten overschrijdingen, algemene gebruiksvoorschriften, algemene vrijstellingen en overgangsbepalingen.

Voor elke bestemming op de plankaart wordt in de voorschriften een afzonderlijk artikel opgenomen met daarin de bepalingen behorende bij die bestemming.

Bestemmingsvarianten worden zoveel mogelijk in aparte artikelen opgenomen. Voor variaties in bouwvoorschriften wordt zoveel mogelijk gewerkt met bebouwingssymbolen.

Elk artikel bestaat uit de volgende onderdelen:

- naam artikel
- doeleindenomschrijving
- bebouwingsvoorschriften
- gebruiksvoorschriften (optioneel)
- aanlegvergunningen (optioneel)
- nadere eisenbevoegdheid (optioneel)
- vrijstellingsbevoegdheid (optioneel)

4.4.2 Toelichting per artikel

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Definieert de begrippen die in het bestemmingsplan worden gebruikt. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen. Voor de definities die betrekking hebben op begrippen over woonboten, is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de Verordening op de Haven en het Binnenwater 2006.

Artikel 1.2 Wijze van meten

Bevat voorschriften voor het bepalen van de hoogte en oppervlakte van woonboten, bedrijfsvaartuigen, gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde. Aandachtspunt in dit artikel is dat bij woonboten de hoogte vanaf het ter plaatse aanwezige waterniveau gemeten wordt. Voor gebouwen wordt uitgegaan van het aangrenzende straatpeil of het aangrenzende maaiveld.

Artikel 2.1 Groen (G)

Bij deze bestemming gaat het om groene ruimten, plantsoenen en andere groenvoorzieningen zoals grasvelden. Binnen het plangebied heeft de westelijke Schinkeloever grotendeels deze bestemming. Ondergeschikte waterlopen vallen ook binnen deze bestemming. Op drie plaatsen is bebouwing in deze groenzone aanwezig nl. het sluiswachtershuis, het dierenverblijf en de nutsvoorziening ter hoogte van Jaagpad 15. Deze gebouwen zijn op de plankaart nader aangeduid met respectievelijk (swh), (d) en (nu). De afmetingen van de bestaande bebouwing zijn op de plankaart en in de planvoorschriften opgenomen. Er is gekozen om deze bebouwing als nadere aanduiding op te nemen, omdat deze bebouwing ondergeschikte elementen in de hele groenstrook aan de westelijke Schinkeloever zijn.

Ter plaatse van het sluiswachtershuis is een bouwvlak op de plankaart gelegd. De maximale maten van dit bouwvlak komen overeen met de verleende bouwvergunning met vrijstelling voor het vergroten van het sluiswachtershuis.

In het plangebied is een beperkingszone voor de waterkering aanwezig. Deze zone staat op de plankaart aangegeven. In deze zone is het niet zonder meer toegestaan ten dienste van de bestemming 'Groen' te bouwen. Voor deze gronden zijn nadere bepalingen opgenomen in het derde onderdeel 'Aanvullende regelingen'.

Artikel 2.2 Kantoor (K)

Deze bestemming geldt voor het kantoor aan de Rijnsburgstraat in het noordwestelijke deel van het plangebied. De bestaande hoofdbebouwing is met een bestemmingsvlak op de plankaart weergegeven. De buitenmuren van het pand vormen de grenzen van het bebouwingsvlak. Het kantoorpand heeft verschillende bouwhoogten, die met maximaal toelaatbare bouwhoogten op de plankaart is aangegeven.

Op het terrein behorende bij het kantoor wordt geparkeerd. De mogelijkheid om te parkeren op het terrein is mogelijk gemaakt door het omliggende terrein ook de bestemming Kantoren te geven. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn volgens de voorschriften niet mogelijk.

De bestaande fietsenstalling is op de plankaart nader aangeduid. De bouwhoogte van de stalling komt overeen met de bestaande bouwhoogte. De grenzen van het bestemmingsvlak komt overeen met de bestaande buitenmuren van deze stalling.

Artikelen 2.3 en 2.4 Tuin 1 en Tuin 2

In het plangebied worden bijna alle oevers bij woonboten door woonbootbewoners gebruikt als tuin. Het toegestane oevergebruik in bestemmingsplan Groengebied Schinkel is ondergebracht in de bestemmingen 'Tuin 1' en 'Tuin 2'. Binnen de bestemming 'Tuin 1' is in principe alleen het gebruik als tuin zonder berging toegestaan. Binnen de bestemming 'Tuin 2' is een berging wel toegestaan. Daarnaast zijn sommige gronden binnen de bestemmingen 'Tuin 1' en 'Tuin 2' voorzien van een nadere aanduiding voor opslag of parkeren.

De voorschriften voor 'Tuin 1' en 'Tuin 2' zijn gebaseerd op de nota "Beleid woonboten Stadsdeel Amsterdam Zuid" en het aanvullende "Toetsingskader steigers en walkantgebruik

t.b.v. woonboten langs de Schinkeloeveren". In de eerstgenoemde nota zijn vijf gebruikscategorieën opgenomen op basis waarvan sommige oeverstroken aan woonbootbewoners zijn verhuurd. Deze categorie-indeling is in de voorschriften gebruikt door bepalingen over gebruik en bebouwingsmogelijkheden op te nemen. Tevens zijn met nadere aanduidingen op de plankaart en bijbehorende voorschriften bepalingen over het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden opgenomen.

Dit betekent dat in 1998 bestaande vormen van gebruik en bergingen, die zijn vastgelegd in huurcontracten, mogen worden voortgezet/ in stand worden gehouden. Het gaat hierbij om een berging op de oever of om het gebruik van een deel van de tuin voor opslag of parkeren. Een toename van opslag of parkeren op andere oeverstroken bij woonboten is niet toegestaan.

Tuin 1

Naast het vastleggen van de bestemming 'Tuin 1' voor de oevers waarvoor een verhuurcontract met bewoners is vastgelegd, is gekeken of het uitbreiden van het gebruik van de oevers ten behoeve van het gebruik als tuin mogelijk en wenselijk is. Aan de hand van een ruimtelijke analyse (paragraaf 4.3.2 onder 'Walkantgebruik') is bepaald of het ruimtelijk gewenst is gebruik door de woonbootbewoners toe te staan. De bestemming 'Tuin 1' is in drie zones onder te verdelen:

1. het talud langs het Jaagpad 1 t/m 19;
2. de stroken grond langs het IJsbaanpad met even nummers 100 t/m 110, 116 t/m 126 en oneven nummers 107 t/m 119;
3. de stroken grond aan de kopse kanten van de woonboten langs het IJsbaanpad en de Jachthavenweg.

ad. 1

In het noordelijk deel van het Jaagpad (nummers 1 t/m 19) is het in gebruik nemen van de gronden als tuin toegestaan. Het bestemmingsvlak loopt van de oever tot het voetpad. Het talud is te smal om bergingen toe te staan. Het is wel toegestaan een berging op een vlinder of een steiger bij de woonboot binnen het aanduidingsvlak 'Woonschepenligplaats' te realiseren. Het gebruik aan de westzijde van het voetpad is niet toegestaan, omdat deze gronden deel uitmaken van een groenzone met een hoge landschappelijke waarden. Omzetting van deze gronden als tuin voor een woonboot is ongewenst.

ad. 2

De stroken langs het IJsbaanpad (even nummers 100 t/m 110, 116 t/m 126, oneven 107 t/m 119) is het gebruik als tuin mogelijk gemaakt. Het bestemmingsvlak loopt van de oever tot aan het trottoir dan wel de openbare weg. De stroken zijn te smal om bergingen op te richten. Het is wel toegestaan berging bij de woonboot binnen het aanduidingsvlak 'Woonschepenligplaats' te realiseren.

ad. 3

In de paragraaf met ruimtelijke analyse is vastgesteld dat in deze stroken geen bergingen op de oever aanwezig zijn. Om de beleving van groene oevers te behouden is het ongewenst daar bergingen op te richten. Uitzondering hierop zijn de bergingen die al aanwezig zijn bij de woonboten IJsbaanpad 86a en 88a. Deze hebben de bestemming 'Tuin 2'.

Tuin 2

In het woonbotenbeleid was opgenomen dat nieuwe bergingen niet op de oever mogen worden opgericht. Bij woonboten die geen berging op de oever hadden, was het niet toegestaan er één op de oever op te richten. Voor de woonbootbewoners was het alleen mogelijk om een berging op te richten op een vlinder of steiger binnen de waterkavel. Dit is in dit bestemmingsplan nog steeds mogelijk. De term 'waterkavel' is in het bestemmingsplan vertaald naar de aanduiding 'Woonschepenligplaats'.

Gebleken is dat woonbootbewoners de wens hebben een berging op de oever te plaatsen. In dit bestemmingsplan is gekozen om een verruiming ten opzichte van het eerder vastgestelde woonbotenbeleid mogelijk te maken. Aan de hand van een ruimtelijke analyse (paragraaf 4.3.2 onder 'Bergingen') is bepaald op welke oevers een berging mogelijk is. Gebleken is dat niet alle oevers zich daarvoor lenen. Deze oevers hebben de bestemming 'Tuin 1' gekregen. De andere gronden hebben de bestemming 'Tuin 2'.

Op gronden met de bestemming 'Tuin 2' is het mogelijk bergingen op de oever te plaatsen. Daarnaast mogen ook bergingen in de aanduiding 'Woonschepenligplaats' worden gerealiseerd zolang het totale oppervlakte aan bergingen per woonboot niet meer dan 9 m² is. Deze oppervlaktemaat komt overeen met de afmeting zoals deze is opgenomen in andere bestemmingsplannen van het stadsdeel.

Het bestemmingsvlak voor de tuin wordt bepaald door de grenzen uit de huurcontracten met het stadsdeel dan wel de rand van het trottoir of de openbare weg.

In het plangebied is een beperkingszone voor de waterkering aanwezig. Deze zone staat op de plankaart aangegeven. In de zone is het niet zonder meer toegestaan een berging op te richten. Voor deze gronden zijn nadere bepalingen opgenomen in het derde onderdeel 'Aanvullende regelingen'.

Artikel 2.5 Verkeer (V)

Wegen en straten voor auto-, fietsverkeer en voetgangers, onbebouwde openbare parkeervoorzieningen, pleinen en andere verharde openbare ruimte zijn als 'Verkeer' bestemd. Daarbij behoren ook straatmeubilair, ondergrondse huisvuilinzamelsystemen, transformatorhuisjes, bermen, sloten en openbare nutsvoorzieningen. De aanwezige vrijliggende fiets- en voetpaden aan de westzijde van de Schinkel zijn bewust als 'Groen' bestemd, omdat het groene, recreatieve karakter van deze paden overheersend is ten opzichte van de verkeersfunctie. Door deze manier van bestemmen is het niet mogelijk om deze paden te gebruiken voor autoverkeer.

Op de plankaart is een nadere aanduiding opgenomen voor de twee bedieningshuisjes bij het sluiscomplex. Voor beide bedieningshuisjes aan de noord- en zuidzijde van de sluis is de bouwhoogte van 3 meter opgenomen. Bij de bepaling van deze bouwhoogte is uitgegaan van de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld tot het hoogste punt van de bedieningshuisjes.

Voor het kunstobject aan de Schinkel is op de plankaart een nadere aanduiding (ko) opgenomen. De grenzen van het bestemmingsvlak komen overeen met de bestaande buitenzijden van het kunstobject. De bouwhoogte van het kunstobject komt overeen met de bestaande bouwhoogte gemeten vanaf het aangrenzende straatpeil.

In het plangebied is een beperkingszone voor de waterkering aanwezig. Deze zone staat op de plankaart aangegeven. In deze zone is het niet zonder meer toegestaan ten dienste van de bestemming 'Verkeer' te bouwen. Voor deze gronden zijn nadere bepalingen opgenomen in het derde onderdeel 'Aanvullende regelingen'.

Artikel 2.6 Water (WA)

Water

Vrijwel al het water in het plangebied heeft de bestemming 'Water'. Uitzondering hierop zijn de sloten in het openbare groen die vallen onder de bestemming 'Groen'. Gronden met de bestemming 'Water' zijn aangewezen voor waterhuishoudkundige doeleinden, vaarwater, oevers en bijbehorende voorzieningen. Bij deze bestemming is de hoofdfunctie het ontvangen, bergen, afvoeren en toevoeren van water. Op een aantal plaatsen in het plangebied is deze functie gecombineerd met een andere functie. Het gaat daarbij om:

1. de woonboten;
2. de openbaar toegankelijke steigers langs het IJsbaanpad en Jachthavenweg;

3. het afmeren van vaartuigen.

ad. 1

Ter plaatse van de woonboten heeft het water de aanduiding 'Woonschepenligplaats'. De woonfunctie is bepalend voor de ruimtelijke uitstraling en wordt geregeld in artikel 2.6. Onder de woonboten is de functie het ontvangen, bergen, afvoeren en toevoeren water aanwezig. Zodoende kan het water dat binnen de waterkavel niet door een woonboot of bijbehorende objecten in beslag wordt genomen, onbenut blijven. Een uitgebreidere toelichting op de aanduiding 'Woonschepenligplaats' volgt verderop in deze paragraaf.

ad. 2

De openbaar toegankelijke aanlegsteigers die dienen als toegang tot de woonboten hebben een aanduiding op de plankkaart gekregen. De bestaande lengte en breedte komen overeen met het aanduidingsvlak per steiger. De maximaal toegestane hoogte is niet geregeld, omdat de hoogte van de steiger altijd aan de hoogte van het aangrenzende talud en de toegangen tot de woonboten gerelateerd zal zijn. Op deze steigers is geen bebouwing toegestaan om het zicht over de steiger naar het water niet te belemmeren. De bestemmingsgrens tussen deze nadere aanduiding en de bestemming 'Verkeer' is een vast punt om de ligging van de waterkavels langs de steiger te kunnen bepalen. Deze bestemmingsgrens komt overeen met het punt waar de bestrating met stoeptegels ophoudt (zie onderstaande afbeelding).



ad. 3

In het plangebied is het afmeren van vaartuigen in principe niet toegestaan. Er zijn drie uitzonderingen waarbij afmeren wel is toegestaan. Ten eerste: voor het tijdelijk afmeren van vaartuigen die onderhoud aan de waterweg uitvoeren. Ten tweede: bij de jachthaven tussen de meest noordelijke steiger aan het IJsbaanpad en de monding van het Olympiakanaal (e.e.a. na invulling van de wijzigingsbevoegdheid). Voor zover liggend in dit bestemmingsplangebied is de herontwikkeling van de jachthaven, die bestemd is voor het afmeren van pleziervaartuigen opgenomen in een wijzigingsbevoegdheid met de aanduiding '1'. Als derde: langs de woonboten is het toegestaan pleziervaartuigen af te meren.

Deze herontwikkeling van de jachthaven gebeurt mede in verband met de transformatie en ontwikkeling van het sport- en recreatiegebied Schinkeleilanden.

Wonen

Een woonboot is een voorbeeld van een functie op het water. Deze functie zou op het land de bestemming 'Wonen' krijgen. De woonfunctie is ook op het water een overheersende functie die als zodanig moet worden bestemd. Echter wanneer de woonfunctie zich op het water bevindt, is de wijze van bestemmen zoals die aan land wordt toegepast niet helemaal vanzelfsprekend, omdat onder een woonboot water aanwezig is. Om aan te geven dat de functie zich op het water bevindt en hebben de woonboten de aanduiding 'Woonschepenligplaats' gekregen binnen de bestemming 'Water'.

Daarnaast zijn er verschillende manieren waarop de aanwezige woonboten als wonen kunnen worden vastgelegd. Er zou een groot vlak kunnen worden aangewezen waarbinnen zich een maximaal aantal woonboten mogen bevinden. Bij het bestemmingsplan Groengebied Schinkel is aansluiting gezocht bij de systematiek met de waterkavels. Met deze systematiek wordt het intensieve gebruik van het water door woonboten gereguleerd. De waterkavels zijn in 1997 in overleg met de woonbootbewoners vastgesteld en verwerkt in de "Nota beleid woonboten stadsdeel Amsterdam Zuid". Daarna heeft in 2003 voor een aantal waterkavels een hermeting plaatsgevonden, omdat de afmetingen bij een aantal kavels niet bleek te kloppen. Deze afmetingen en de locatie van de waterkavels zijn op de plankaart weergegeven als aanduidingsvlak 'Woonschepenligplaats'. De ligging van een waterkavel wordt bepaald door meting op de plankaart. De grootte van de waterkavel staat aangegeven op de lijst die bij artikel 2.6 van de voorschriften is gevoegd. Aan de openbare steigers aan de oostelijke oever van de Schinkel kan de ligging van een waterkavel worden bepaald door te meten vanaf de bestemmingsgrens tussen de bestemming Verkeer en de nadere aanduiding openbaar toegankelijke steiger. Dit punt komt overeen met een vast punt aan het begin van de steiger, daar waar het trottoir eindigt (zie foto op de vorige pagina). Vanaf het einde van de openbare steiger kan ook gemeten worden om de ligging van een waterkavel te bepalen.

Als een aanduidingsvlak 'Woonschepenligplaats' grenst aan een openbaar toegankelijke steiger is de buitenste rand van die steiger de grens. De buitenste rand van een openbaar toegankelijke steiger is in de meeste gevallen de buitenste rand van het hekwerk (zie onderstaande foto links). In enkele gevallen wordt de buitenste rand van de steiger gevormd door een betonnen dwarsligger (zie onderstaande foto rechts).

Bij de aanduidingsvlakken die niet aan een openbare steiger liggen, is de grens de plaats waar de oever overgaat in water.



Onderscheid bebouwingspercentage

In dit bestemmingsplan is in de aanduiding 'Woonschepenligplaats' een onderscheid opgenomen in de oppervlakte die een woonboot in het aanduidingsvlak mag innemen. Voor de woonboten gelegen aan het Jaagpad geldt een percentage van 60% opgenomen. Door de flauw hellende oever van het Jaagpad liggen de woonboten verder van de walkant. De tussenruimte wordt benut voor vlonders, steigers en bergingen. Door het opnemen van een maximum percentage wordt voorkomen dat er zeer grote woonboten aangelegd kunnen worden. Een regeling waarbij het hele aanduidingsvlak voor de woonboot benut zou kunnen worden, doet afbreuk aan het groene en recreatieve karakter van de westelijke Schinkeloever. Voor de overige woonboten geldt een percentage van 80%. Deze regeling met een maximum percentage sluit aan bij de huidige regeling uit het woonbotenbeleid 1998. Daarin was het langs het Jaagpad toegestaan om binnen de waterkavel die 12 meter breed was een woonboot van maximaal 6 meter aan te leggen. Dit zou betekenen dat een percentage van 50% opgenomen zou kunnen worden. Echter een aantal woonboten is breder dan 6 meter. Een maximum percentage van 60% doet meer recht aan de feitelijke situatie. Binnen een aanduidingsvlak 'Woonschepenligplaats' mag één woonboot en vlotten, vlonders en steigers liggen. Buiten dit aanduidingsvlak is een ligplaats voor een woonboot of de plaatsing van vlonders, vlotten en steigers niet toegestaan. Uitzondering hierop zijn de aanlandingen van steigers en vlonders die met artikel 4.1 'Toegelaten overschrijdingen' mogelijk worden gemaakt. Een andere uitzondering vormen boten met een ligplaatsvergunning voor een grotere afmeting dan de maten van het aanduidingsvlak Woonschepenligplaats zoals opgenomen op de bestemmingsplankaart en in de lijst in bijlage A bij de voorschriften.

Binnen het bestemmingsvlak 'Water met aanduiding wl' mogen bergingen worden gerealiseerd. Per woonboot is daardoor maximaal 9 m² aan bergingen toegestaan. Het aangrenzende stuk grond mag als tuin worden gebruikt. In de bestemming Tuin 2 is het eveneens toegestaan om een berging van maximaal 9 m² te realiseren.

De maximale toegestane hoogte van een woonboot bedraagt 5,5 meter, gemeten vanaf het waterpeil. Deze maat was opgenomen in het woonbotenbeleid en wordt overgenomen. De bouwhoogte van de aanwezige woonboten varieert. Om flexibiliteit met betrekking tot de hoogte te bieden is de bouwhoogte niet per woonboot vastgelegd. Een stringenter hoogte-regeling zou niet stroken met de diversiteit van dit woonbotengebied. Met een hoogte van 5,5 meter is het mogelijk om twee woonlagen met voldoende stahoogte en benodigde afwerking te realiseren.

De voorschriften bevatten een vrijstellingsmogelijkheid voor gevallen waarin het niet mogelijk is om binnen de maat van 5,5 meter twee woonlagen te realiseren. De binnenplanse vrijstelling voorziet in het verhogen van de hoogte tot maximaal 6 meter. Bij de afweging om wel of niet medewerking aan deze binnenplanse vrijstelling te verlenen zijn de volgende aspecten van belang:

- Als het water onder een woonboot onvoldoende diepte heeft om de woonboot verder onder de waterspiegel te krijgen en het bestemmingsvlak te smal is om de woonboot verder van de walkant te leggen is er sprake van een situatie waarbij het onmogelijk is om binnen de toegestane 5,5 meter twee lagen te realiseren. In dit soort situaties kan vrijstelling verleend worden als tekeningen van een aanvrager dit op een aannemelijke manier inzichtelijk maken;
- Er moet uit de aanvraag blijken dat het deel van de woonboot dat zich onder de waterspiegel bevindt voldoende benut is;
- Er moet aangetoond worden dat de woonboot voldoende stabiliteit behoudt.

Artikel 2.7 Waterstaat-waterkering (dubbelbestemming)

Voor dit bestemmingsplan is één aanvullende regeling van toepassing. Het gaat om een aanvullende regeling voor de waterkeringszone (artikel 2.7). De waterkering is in beheer bij Hoogheemraadschap AGV en deels bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. Indien er

werkzaamheden plaats vinden aan de waterkering dient er een ontheffing bij het desbetreffende hoogheemraadschap aangevraagd te worden.

De waterkeringszone is bewust op de plankaart opgenomen om duidelijk te laten zien dat de voorschriften voor de hoofdbestemmingen niet alleen van toepassing zijn. Er moet voldaan worden aan de regeling in artikel 2.7 als de hoofdbestemming in de waterkeringszone ligt.

4.4.3 Algemene bepalingen

Artikel 3.1 Anti-dubbeltelbepaling

Gronden welke eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijven bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 3.2 Toegelaten overschrijdingen

Het kan voorkomen dat een woonboot beschikt over een ligplaatsvergunning waarin de afmetingen van de ligplaats niet overeenkomen met de afmetingen zoals deze op de bestemmingsplankaart en in de lijst uit bijlage A van de voorschriften zijn opgenomen. In artikel 3.2 lid 1 is daarom bepaald dat het toegestaan is voor woonboten met een geldende ligplaatsvergunning ten tijden van de terinzagelegging van het bestemmingsplan deze grotere afmetingen te behouden.

Vlonders en steigers verbinden de woonboot met de oever en liggen dus gedeeltelijk boven de bestemming 'Tuinen 1' of 'Tuinen 2'. In artikel 3.1 lid 2 onder a is daarom bepaald dat vlonders en steigers op de oever zijn toegestaan zolang de grens van de aanduiding 'Woonschepenligplaats' met niet meer dan twee meter overschreden wordt. Zodoende wordt voorkomen dat steigers en vlonders in strijd zijn met de aangrenzende bestemming 'Tuin 1' of 'Tuin 2' maar wel passen binnen de bestemming 'Water met aanduiding wl'. De bepaling zoals verwoord in artikel 4.1, lid 2, sub b geeft aan in welke mate overschrijdingen door ondergeschikte onderdelen van woonboten of gebouwen zijn toegestaan.

Artikel 3.3 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

Dit artikel is opgenomen ter verduidelijking van de verhouding van dit bestemmingsplan tot de Bouwverordening Amsterdam 2003. Conform het gestelde in artikel 9 van de Woningwet is bepaald dat voorschriften uit de bouwverordening die van stedenbouwkundige aard zijn buiten toepassing blijven. Dit geldt niet voor de in het artikel genoemde uitzonderingen.

Artikel 3.4 Algemene gebruiksbepalingen

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In lid 1 wordt gebruik dat in strijd is met de bestemming van de grond en de bijbehorende voorschriften verboden. In lid 2 worden onder meer de bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. In lid 3 wordt het Dagelijks Bestuur verplicht vrijstelling te verlenen van de voorschriften in lid 1 wanneer strikt naleven van deze voorschriften het meest doelmatige gebruik beperkt, zonder dat hiervoor dringende redenen zijn. Dit lid staat bekend onder de naam "toverformule" en maakt verplicht deel uit van een bestemmingsplan.

Artikel 3.5 Algemene vrijstellingen

In artikel 3.5 is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. De betreffende vrijstellingen zoals beschreven in de leden zijn geen verplichting, maar bieden het Dagelijks Bestuur een mogelijkheid om van het bepaalde in de artikelen af te wijken. Er dient eerst afweging gemaakt te worden alvorens deze binnenplanse vrijstelling wordt toegepast. De vrijstelling verlenen gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden de mogelijkheid tot bezwaar/beroep

hebben wanneer op grond van een artikel van het plan wordt afgeweken. De vrijstellingen zijn niet van toepassing op woonboten.

4.4.4 Slot- en overgangsbepalingen

Artikel 4.1 Strafbepaling

In artikel 4.1 wordt vastgesteld dat het overtreden van de voorschriften wordt beschouwd als een strafbaar feit. De strafmaat wordt bepaald in artikel 6 van de Wet op de economische delicten. Hierin is opgenomen dat de maximale straf 6 maanden hechtenis of een geldboete van de vierde categorie is.

Artikel 4.2 Overgangsbepalingen

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of het gebruik mag worden voortgezet ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet overeenkomt met de voorschriften die in dit bestemmingsplan worden gegeven.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een eerder afgegeven bouwvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Voorwaarde is dat de bebouwing of verleende vergunning voor de eerste dag van tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan aanwezig of verleend was.

Bij het verloren gaan van bebouwing (als bedoeld onder a) als gevolg van een calamiteit, mag deze bebouwing worden herbouwd, indien binnen twee jaar na de calamiteit een bouwvergunning wordt aangevraagd en onder de voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot.

Het tweede lid geeft aan dat het 'overgangsrecht' niet van toepassing is op bouwwerken, die in strijd met het toen geldende bestemmingsplan zijn gebouwd.

De leden 3 tot en met 6 regelen het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan, maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Het gebruik mag worden gewijzigd in een ander gebruik als de afwijking van het plan niet groter wordt. Ook hier geldt weer dat het gebruik, dat in strijd was met het daarvoor geldende bestemmingsplan niet voortgezet mag worden.

Artikel 4.3 Slotbepaling

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan en de vaststellingsdatum weer.

5 Uitvoerbaarheid, inspraak en overleg

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

Voor het plangebied wordt met dit bestemmingsplan geen nieuwe gronduitgifte in erfpacht mogelijk gemaakt. Het stadsdeel stelt met dit bestemmingsplan de planologische kaders vast waaraan getoetst dient te worden. De beperkingen van bestaande rechten zijn niet van dien aard dat verwacht moet worden dat een planschadeclaim op grond van artikel 6.1 Wro kansrijk is. Het in het bestemmingsplan opnemen van een wijzigingsbevoegdheid kan leiden tot planschade. Mits de wijzigingsbevoegdheid voldoende bepaald is, moet deze in de planvergelijking worden meegenomen. Recente jurisprudentie geeft echter aan dat indien de wijzigingsbevoegdheid nog niet is gerealiseerd, deze geheel buiten beschouwing gelaten moet worden. Dit past ook in de regeling voor de tegemoetkoming in schade volgens de nieuwe Wro. Het gaat erom dat sprake is van een bevoegdheid en niet van een verplichting tot uitvoering van de wijziging. In geval van de wijzigingsbevoegdheid voor de jachthaven kan daarom gesteld worden dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is en dat aan de toepassing van de wijziging eenzelfde voorwaarde is verbonden.

5.2 Inspraak en overleg

Om de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het conceptontwerp bestemmingsplan te peilen is met diverse instanties overleg gevoerd worden. Het bestemmingsplan is in het zgn. Goede Dienstenoverleg Amsterdam besproken. Daarna is de inspraakprocedure gestart, heeft het plan ter inzage gelegen van 11 oktober 2007 tot en met 21 november 2007 en is op 30 oktober 2007 een inspraakavond gehouden. Tevens is het bestemmingsplan voor advies naar een aantal betrokken instanties gezonden.

5.2.1 Goede Dienstenoverleg Amsterdam

Het Goede Dienstenoverleg is een overleg dat plaatsvindt voor de inspraakprocedure van een conceptontwerp bestemmingsplan. In dit overleg zijn verschillende disciplines uit de Dienst Ruimtelijke Ordening vertegenwoordigd alsmede de Amsterdamse Planologische Commissie (APC) en de Provincie Noord-Holland. De APC adviseert Gedeputeerde Staten over de goedkeuring van het bestemmingsplan als de stadsdeelraad het plan heeft vastgesteld.

Op 8 maart 2007 is het bestemmingsplan Goede Dienstenoverleg behandeld. De onderstaande opmerkingen zijn gemaakt. Deze opmerkingen zijn verwerkt in dit conceptontwerp:

- het conceptontwerp bestemmingsplan voldeed nog niet helemaal aan de standaardisering voor bestemmingsplannen;
- de milieuparagraaf moest nog aangevuld worden;
- de Dienst Wonen en de Brandweer dienen bij het artikel 10 Bro-overleg betrokken te worden
- onderzocht moest worden of de remise van het GVB een hindercontour op grond van de Wet geluidhinder heeft (dit is niet het geval).

5.2.2 Inspraak

Het conceptontwerp bestemmingsplan heeft conform door het stadsdeel zes weken ter inzage ter inzage gelegen van 11 oktober tot en met 21 november 2007. Tijdens deze periode is op 30 oktober 2007 een inspraakavond gehouden. Tijdens de periode van terinzagelegging is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling op het conceptontwerp te reageren. De mondelinge en schriftelijke reacties en beantwoording daarvan zijn aan het bestemmingsplan toegevoegd in een Nota van Beantwoording Inspraakreacties.

5.2.3 Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 10 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het conceptontwerp bestemmingsplan aan de volgende (overheids)instanties om advies gezonden.

1. Provincie Noord-Holland, Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
2. Burgemeester en Wethouders Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening/ APC
3. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu- en Bouwtoezicht
4. Gemeente Amsterdam, Dienst Binnenwaterbeheer
5. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
6. Gemeente Amsterdam, Dienst Wonen
7. Ministerie van Economische Zaken, regio Noord-west
8. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland
9. Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam
10. Waternet
11. Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht
12. Hoogheemraadschap Rijnland
13. VROM-inspectie, regio Noord-West
14. Instituut voor Midden- en kleinbedrijf
15. Kamer van Koophandel en fabrieken Amsterdam
16. Continuon Netbeheer, afdeling Assetmanagement, Regio Randstad
17. KPN Telecom, Netwerkdiensten
18. Nederlandse Gasunie
19. Brandweer, afdeling Bereikbaarheid, Bluswatervoorzieningen en Aanvalsplan
20. Brandweer, afdeling Sector Brandveiligheid
21. Rijksdienst voor de monumentenzorg
22. Stadsdeel Slotervaart/ Overtoomse Veld
23. Stadsdeel Zuider Amstel
22. Ondernemingsvereniging Regio Amsterdam (ORAM).

In bijgevoegde Nota van Beantwoording vooroverleg reacties zijn de gemaakte opmerkingen en beantwoording daarvan weergegeven.

5.3 Ontwerpfase

5.3.1. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen van 28 mei 2008 tot en met 8 juli 2008. Tijdens deze zienswijzenperiode is op 12 juni 2008 een informatieavond over het bestemmingsplan gehouden in het Frans Ottenstadion. Tijdens de zienswijzenperiode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze in te dienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan. Hiervan hebben 21 personen en/ of instanties gebruik gemaakt. De zienswijzen en de beantwoording ervan, zijn opgenomen in bijgevoegde 'Nota van Beantwoording zienswijzen'.

5.3.2. Wijzigingen bestemmingsplan

De ambtelijke wijzigingen en de wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen zijn opgenomen in bijgevoegde 'Nota van wijzigingen vaststelling bestemmingsplan Groengebied Schinkel'.

5.4. Vaststelling

Het bestemmingsplan Groengebied Schinkel is op 29 oktober 2008 door de stadsdeelraad van het stadsdeel Oud Zuid vastgesteld

Bijlage 1 Methodiek voor de bepaling kavelgrenzen (1997)

De waterkavelgrenzen zijn in 1997 volgens de volgende methodiek tot stand gekomen:

- uitgangspunten zijn de lengte- en breedtematen van de aangetroffen woonvaartuigen, gemeten volgens het grootste beslag op het water (inclusief loopranden);
- indien de tussenruimte tussen twee boten aan de kopse kant van de vaartuigen minder dan twee meter is, dan mag dat in de toekomst zo blijven, maar dan worden extra brandveiligheidsmaatregelen geëist bij verbouwing of vernieuwing;
- indien de tussenruimte tussen twee boten aan de kopse kant groter is dan twee meter, dan is er een mogelijkheid tot vergroten van een woonvaartuig bij verbouwing of vervanging.

Hierbij wordt de volgende methodiek toegepast:

- is een van de betrokken boten langer dan 20 meter, dan wordt de extra tussenruimte aan de kleinste boot toegevoegd;
 - zijn beide boten korter dan 20 meter, dan wordt de overtollige tussenruimte tussen beide boten verdeeld;
- de breedte van de kavels wordt minimaal 6 meter, tenzij dit niet mogelijk is in verband met het soms noodzakelijke verhalen van een schip dat tussen dezelfde steigers ligt;
- om reden van privacy moet de ruimte tussen de kavels aan de steigers in de breedte minimaal 5 meter bedragen. Daarom zijn sommige kavels minder breed dan 6 meter;
- voor de schepen aan de oevers van de Schinkel zijn de breedtematen van de kavels vastgesteld op basis van het ontstaan van een vloeiende rooilijn aan de waterzijde. Binnen deze vloeiende rooilijn mogen de boten de huidige breedte handhaven en voor zover de huidige breedte minder is dan 6 meter, mag de breedte vergroot worden tot 6 meter tenzij dat nautische bezwaren oplevert. Bij afwijken moet de vrije doorvaart behouden worden.

Bijlage 2 Brief DB aan Ministerie V&W over geluidsoverlast A10-Zuid

Bezoekadres
Koninginneweg 1
1071 HZ Amsterdam

Postbus 51160
1007 ED Amsterdam
Telefoon 020 678 1678
Fax 020 678 1679



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oud-Zuid

RVE Beleid en Communicatie
Afdeling Economie en Ruimte

Retouradres: Postbus 51160, 1007 ED Amsterdam

de Minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw K.M.H. Peijs
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

VERZONDEN - 6 NOV. 2006
2006/12618

Datum 25 oktober 2006
Ons kenmerk 2006-10843
Behandeld door M.G. van Veen
Doorkiesnummer 020 252 1904
Doorkiesfaxnummer 020 252 1909
E-mail stadsdeel@oudzuid.amsterdam.nl

Kopie aan de Minister van VROM en de Vereniging Woonschepen Zuid
Onderwerp geluidsoverlast A10 Zuid/ A10 West

Geachte mevrouw Peijs,

Per brief van 7 september jl. heeft de Vereniging Woonschepen Zuid zich tot u gericht met het verzoek actie te ondernemen tegen de geluidsoverlast van de A10-Zuid/ A10-West voor bewoners van 180 woonboten. De vereniging verzoekt een geluidsscherm ter hoogte van knooppunt De Nieuwe Meer te plaatsen. Tevens verzoekt de vereniging een 80km.-regime ter hoogte van knooppunt De Nieuwe Meer in te stellen.

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oud-Zuid staat volledig achter de verzoeken van de Vereniging Woonschepen Zuid.

Wij zijn van mening dat de toenemende verkeersstroom over de A10 de afgelopen decennia tot een onaanvaardbare geluidhinder voor de concentratie van ca. 180 woonboten heeft geleid. Wij ondersteunen daarom het verzoek van de vereniging om langs dit deel van de A10 geluidsschermen te plaatsen om het woon- en leefklimaat in dit gebied te verbeteren.

Dit verzoek strookt met de gezamenlijke doelstellingen van de gemeente Amsterdam en de stadsdelen uit het Milieubeleidsplan Amsterdam 2004-2006. Centrale vraag in het milieubeleidsplan is: hoe wordt Amsterdam de komende jaren jaar schoner, stiller en veiliger? Op de thema's geluid, lucht, klimaat en duurzaam gebruik van grondstoffen wordt in het milieubeleidsplan nader ingegaan. Het thema geluid is uitgewerkt in het Actieplan Geluid. Een wens uit het actieplan op het gebied van verkeerslawaaï rond rijkswegen waaronder de A10 is het verlagen van de maximumsnelheid tot 80 km/u. Wij ondersteunen daarom het verzoek van de vereniging om ter hoogte van knooppunt De Nieuwe Meer c.q. de A10-Zuid een 80km-regime in te stellen.

Wij zijn ons bewust van de regelgeving uit de Wet geluidhinder, die woonboten niet als geluidgevoelige bestemming aanmerkt. Desondanks zijn wij van mening dat de uitzonderlijke geluidhinder in dit gebied de leefbaarheid zodanig aantast dat de bovenstaande maatregelen niet om formele redenen afgewezen kunnen worden. Wij verzoeken daarom de hierboven genoemde maatregelen te treffen om de leefbaarheid in het gebied langs knooppunt De Nieuwe Meer aanzienlijk te verbeteren.

Hoogachtend,
Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oud-Zuid



J.A.S. Boomgaardt
stadsdeelsecretaris



E.J. de Vries
voorzitter

Bijlage 3 Antwoord Ministerie V&W op brief DB geluidsoverlast A10-Zuid



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oud-Zuid
t.a.v. de heer E.J. de Vries, voorzitter
Postbus 51160
1007 ED AMSTERDAM

Stadsdeel Oud-Zuid	
25 JAN. 2007	
Zaaknr.	
Stuknr.	2007/1317

Contactpersoon

-

Datum

24 januari 2007

Ons kenmerk

DGP/WV/u.07.00189

Onderwerp

geluidoverlast A10 Zuid/A10 West

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

2006-10843

ER AK

KP

Geachte heer De Vries,

In een brief van 7 september 2006 heeft de Vereniging Woonschepen Zuid mij verzocht te komen tot aanpak van de geluidsoverlast voor de woonbootbewoners nabij de A10 Zuid ter hoogte van de Schinkelbrug te Amsterdam. In uw brief van 25 oktober 2006 geeft u aan dat het Dagelijks bestuur van stadsdeel Oud-Zuid volledig achter dit verzoek staat. In reactie hierop het volgende.

Bij brief van 10 november 2006 met kenmerk DGP/DBV/u.06.02921 heb ik de Vereniging Woonschepen Zuid geantwoord, dat ik onderken dat de betrokken woonboten te maken hebben met een aanzienlijk geluidsniveau door het autoverkeer op de A10, maar dat ik niet kan voldoen aan hun verzoek tot plaatsing van een geluidsscherm, het opnemen van woonboten als "woning" in de woningwet en het instellen van een 80 km regime. Daarbij heb ik de volgende motivatie aangegeven.

De Wet geluidhinder bevat geen verplichting de geluidssituatie van de woonboten te verbeteren. Woonboten zijn namelijk in artikel 87b van de Wet geluidhinder niet benoemd als geluidgevoelige bestemming. Dit geldt zowel als sprake is van een sanerings situatie of als sprake is van reconstructie dan wel aanpassing van infrastructuur. Dit laatste betekent, dat de mogelijke toekomstige aanpassing van de A10 Zuid ook geen wettelijke verplichting zal inhouden om geluidschermen aan te leggen.

De hier beschreven situatie speelt landelijk. In het verleden is er voor gekozen woonboten niet als geluidgevoelige bestemming op te nemen in de Wet geluidhinder. In de recente aanpassing van de Wet geluidhinder (Staatsblad 2006, 350), alsmede in het daarop gebaseerde Besluit geluidhinder (Staatsblad 2006, 532) is dit niet gewijzigd. Bovendien

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895



bestaan er geen beleidsvoornemens dit in de toekomst te wijzigen. Het zonder meer onderbrengen van woonboten onder de noemer woningen is ook niet mogelijk.

Snelheidsverlaging naar 80 km/uur op autosnelwegen, in combinatie met een strikte handhaving, is een (uitzonderlijke) maatregel, die bedoeld is om de luchtproblematiek op zogenaamde 'hotspots' te verlichten. Deze maatregel is ingevoerd op vijf trajecten, waaronder de A10 West. Omdat het hier gaat om een situatie met geluidhinder en de snelheidsverlaging naar 80 km/uur daarvoor niet bedoeld is, zie ik geen aanleiding om de snelheid op de A10 Zuid te verlagen naar 80 km/uur.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Bijlage 4

Brief van het Dagelijks Bestuur (d.d. 8 januari 2008) aan de Voorzitter van de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat en de Vaste Commissie van Milieu van de Tweede Kamer over geluidsoverlast A10-Zuid en standpunt Ministerie d.d. 24 januari 2007.

Postbus 51160
1007 ED Amsterdam
Telefoon 020 678 1678
Fax 020 678 1679



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oud-Zuid

RVE Beleid en Communicatie
Afdeling Economie en Ruimte

Retouradres: Postbus 51160, 1007 ED Amsterdam

Aan de Voorzitter van de Vaste Commissie van
Verkeer en Waterstaat en de Vaste Commissie van
Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG



Nr 2008/618 uitgaand

Datum verzending: 15-1-2008

Datum	8 januari 2008
Behandeld door	R. van de Camp
Doorkiesnummer	020 252 1904
Doorkiesfaxnummer	020 252 1909
E-mail	stadsdeel@oudzuid.amsterdam.nl

Kopie aan De Minister van VROM, de Minister van Verkeer en Waterstaat, het bestuur van de Vereniging Woonschepen Zuid en de Wethouder van Verkeer, Vervoer en Infrastructuur van de Gemeente Amsterdam

Onderwerp Geluidsoverlast A10 Zuid/ A10 West

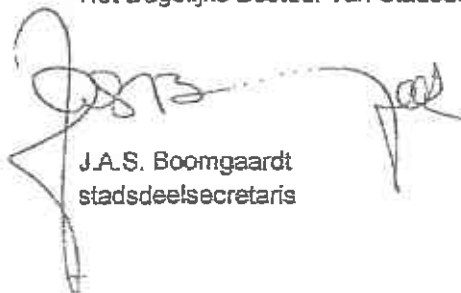
Geachte voorzitter,

Per brief van 7 september 2006 heeft de Vereniging Woonschepen Zuid een verzoek gedaan aan voormalig minister Peijs van Verkeer en Waterstaat om actie te ondernemen tegen de geluidsoverlast van de A10 Zuid/A10 West voor bewoners van ca. 180 woonboten. De vereniging verzoekt onder andere een geluidsscherm ter hoogte van knooppunt De Nieuwe Meer te plaatsen. In onze brief van 25 oktober 2006 hebben wij aangegeven dat wij volledig achter het verzoek van de Vereniging Woonschepen Zuid staan.

Het antwoord van voormalig minister Peijs (per brief van 24 januari 2007 met kenmerk DGP/WW/u.07.00189) was dat er in het verleden voor is gekozen om woonboten niet als geluidgevoelige bestemming op te nemen in de Wet geluidhinder en dat er geen beleidsvoornemens bestaan dit in de toekomst te wijzigen. Wij zijn het niet eens met het feit dat het verzoek op formele gronden is afgewezen en daarmee voorbij wordt gegaan aan de behoefte het woon- en leefklimaat in Amsterdam te verbeteren.

Wij verzoeken u deze brief onder de leden van de commissie te verspreiden en uw standpunt kenbaar te maken. Daarbij verzoeken wij u een voorstel te doen om de wet- en regelgeving zodanig aan te passen dat woonboten als geluidgevoelige bestemming worden opgenomen in de Wet geluidhinder.

Hoogachtend,
Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oud-Zuid



J.A.S. Boomgaardt
stadsdeelsecretaris



E.J. de Vries
voorzitter

**Bijlage 5 Antwoord Ministerie van VROM (d.d. 121 februari 2008) op brief DB
geluidsoverlast A10-Zuid (d.d. 8 januari 2008)**



№.:2008/2295

Req.dd:13-2-2008

Afd: BC - ER

TNKOMEND

Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oud-Zuid
t.a.v. dhr. E.J. de Vries
Postbus 51160
1007 ED Amsterdam

Directoraat-Generaal Milieu
Directie Lokale Milieukwaliteit en Verkeer
Leefomgevingskwaliteit

Rijnstraat 8
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
interne postcode 635

Geluidsoverlast A10 Zuid/A10 West voor bewoners van woonboten

Detum

12 FEB. 2000

Кептерк

LMV 2008.010853

Geachte heer De Vries,

Op 8 januari jl zond u een brief aan de Vaste Kamercommissies van Verkeer en Waterstaat en Milieu over het opnemen van woonboten als geluidgevoelige bestemmingen in de Wet geluidhinder. U zond mij een afschrift van deze brief. Met deze brief wil ik graag reageren op uw verzoek.

Bij het opstellen van de lijst met geluidgevoelige objecten is de volgende redenering gevolgd. Langdurige blootstelling aan lawaai veroorzaakt schade aan de (volks)gezondheid. De Wet geluidhinder is een instrument om die gezondheidsschade tot aanvaardbare proporties terug te dringen. De door deze wet te beschermen objecten zijn daarom objecten waar mensen langdurig worden blootgesteld aan lawaai. Woonboten zouden dus volgens die redenering als geluidgevoelig object moeten worden aangewezen. Om praktische redenen is dat echter in het verleden niet gebeurd. Kort gezegd is dat omdat het systeem van de Wet geluidhinder (met name de nauwe samenhang die is aangebracht met de bestemmingsplanprocedure van de Wet ruimtelijke ordening) onvoldoende effectief is voor deze bijzondere soort woningen en de specifieke regelgeving die er voor geldt. Een effectieve regeling voor de akoestische bescherming van ligplaatsen/woonboten was alleen mogelijk met behulp van een specifiek wettelijk regime. Dit werd toen als disproportioneel ervaren.

Momenteel wordt in het kader van de modernisering van de geluidregelgeving de lijst met geluidgevoelige objecten kritisch bezien. Ook het al dan niet uitsluiten van woonschepen hoort daarbij. Onderzocht wordt of het wettelijk regime met betrekking tot woonschepen/ligplaatsen niet zodanig is veranderd dat binnen de systematiek van de Wgh wel een adequate bescherming kan worden gegeven. Dan is het te overwegen om ligplaatsen toe te voegen aan de limitatieve lijst van geluidgevoelige objecten. Bij het onderzoek is een vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam betrokken.

Overigens zijn er nu al de nodige wettelijke mogelijkheden voor het lokaal bestuur om bij de situering van ligplaatsen voor woonboten de geluidsoverlast te beperken.

ROUTING		L&O Jacobs	
INC		Telefoon 339 45 17	
		Fax 339 12 80	
		www.vrom.nl	
PMD			
er		ong	
ON			
ENVY			
S&S			
S&S			
S&S		lp	
S&S			

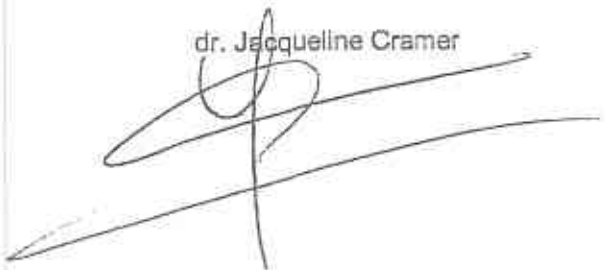


Ik verwacht komend voorjaar het resultaat van het onderzoek. Op grond daarvan zal ik mijn definitieve standpunt inzake de woonbotenproblematiek bepalen.

Hooachtend,

de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer



**Bijlage 6 Brief "Paragraaf Externe Veiligheid Groengebied Schinkel" van de Dienst
Ruimtelijke Ordening (d.d. 15-1-2004)**

Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 552 9111
Fax 020 5527907
Info@dro.amsterdam.nl
www.dro.amsterdam.nl

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Stadsdeel Oud-Zuid
Afdeling Ruimtelijk Beleid
Clusterhoofd Ruimtelijke Inrichting
t.a.v. de heer A.P. Martin
Postbus 51160
1007 ED Amsterdam

Datum
Ons kenmerk
E-mail
Uw kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer

15 JAN. 2004
04-112/sm
rdl@dro.amsterdam.nl
2003/11682
W.E.J. Rozendaal
020 552 78 92

Onderwerp

Paragraaf externe veiligheid groengebied Schinkel

Geachte heer Martin,

Hierbij het antwoord op uw brief van 3 december 2003, waarin u de heer Rozendaal van mijn dienst verzocht om een paragraaf externe veiligheid op te stellen voor het bestemmingsplan Groengebied Schinkel. De materie is complex. Daarom is de (standaard) tekst voor het bestemmingsplan voorzien van een uitgebreide toelichting (de cursieve tekst).

De plaats en omvang van het nieuwe werfkantoor is nog niet bekend. Ten behoeve van de risicoberekening is het werfkantoor gesitueerd in een gebouw van 50x60 m op 110 m afstand van het midden van de A10. Plaatsing op kortere afstand doet het risico toenemen.

Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden- en een groepsrisico, en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten. Het plaatsgebonden risico (PR) is een getal dat aangeeft hoe groot de kans is dat een (imaginair) persoon op een bepaalde plek overlijdt ten gevolge van een calamiteit met een gevaarlijke stof. De maximaal toelaatbare kans is bepaald op 10^{-6} per jaar; dat wil zeggen: de kans op overlijden mag ten hoogste één op het miljoen per jaar zijn. Het PR is een afstandsnorm, die juridisch hard is. Binnen de 10^{-6} contour mogen geen nieuwe gebouwen met verblijfsfunctie worden opgericht. Het groepsrisico (GR) geeft de kans op een ramp aan waarbij meerdere personen omkomen. Hierbij is geen sprake van een maximaal toelaatbare kans, maar van

een oriënterende waarde. Hiervan mag, in tegenstelling met het PR, worden afgeweken. Deze oriënterende waarde is afhankelijk van de grootte van de groep: voor tien slachtoffers moet die kans kleiner zijn dan 10^{-4} (één op de tienduizend per jaar), voor 100 slachtoffers kleiner dan 10^{-6} , (één op het miljoen per jaar) etc. Het groepsrisico wordt – anders dan het plaatsgebonden risico - berekend per kilometer (vaar)weg, baanvak of buisleiding.

Volgens de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen", moet bij verandering van transportstroom of bebouwing, binnen een zone van 200 m uit de rand van de weg of rails berekend worden waar de 10-6 contour ligt en of de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden.

Railvervoer

Het nieuwe werfkantoor en de uitbreiding van het sluiswachtershuisje vallen wat betreft railvervoer binnen de aandachtszone van 200m voor de externe veiligheid. Volgens opgave van Prorail vindt er momenteel geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het baanvak Schiphol-RAI. Harde cijfers voor de toekomst zijn niet beschikbaar. Toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen over het baanvak Schiphol-RAI en Lelylaan-RAI is zeer onwaarschijnlijk gezien de beperkingen die de Schiphol-tunnel oplegt en de lage prioriteit van de zuidwestverbinding (in de Riekerpolder). De gemeente Amsterdam gaat er vanuit dat bij incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen, de netbeheerder er zorg voor zal dragen dat de hoeveelheden daarvan niet zullen leiden tot overschrijding van de norm of de oriënterende waarde.

Wegvervoer

Het werfkantoor en het sluiswachtershuisje vallen ook binnen de aandachtszone voor de externe veiligheid van het wegvervoer over de A10/A4.

Medio 2002 is de externe veiligheid berekend langs de A4 en de A10 ("Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen A10 Zuid en A4", bureau AVIV nr. 02448), voor een gebied tussen de ringvaart van de Haarlemmermeer en de Amstel. De conclusie in dat rapport luidde dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormde voor de geplande bebouwing, en dat de oriënterende waarde van het groepsrisico ter plaatse van km. 21 (ter hoogte van plangebied 1H2) met een factor 7.4 werd overschreden (in plaats van een kans 1 op de tien miljoen een kans van 7.4 op de tien miljoen).

In deze berekening is de kantoorbebouwing van de nieuwe werf niet meegenomen (de invloed van de toegenomen bezetting van het sluiswachtershuisje is verwaarloosbaar klein). Bovendien is het aantal transporten van LPG, dat de voornaamste factor is in de overschrijding van de oriënterende waarde, afgenomen. Daarom is er een nieuwe berekening gemaakt voor het traject ter

* De minister van Verkeer en Waterstaat zal begin 2004 een nota sturen naar het kabinet, waarin zij de toedeling bekend maakt van het vervoer van gevaarlijke stoffen per rail. Naar verwachting zal zij daarin bevestigen dat over het traject RAI-Lelylaan in de toekomst geen gevaarlijke stoffen vervoerd zullen worden.

hoogte van de nieuwe stadsdeelwerf. Daaruit blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico met een factor 6.2 wordt overschreden. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door het vervoer van LPG per tankauto vanuit Westpoort en de bestaande bebouwing.

De conclusie van de risicoberekening naar het PR en GR voor het wegvervoer (uitgevoerd door het bureau AVIV d.d. 7-1-2004, nr. 02425F) is dat de 10^{-6} contour geen belemmering vormt voor de bouw van het werfkantoor (en de uitbreiding van het sluiswachterhuisje). De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden, maar dat wordt veroorzaakt door de bestaande bebouwing. De bouw van het werfkantoor draagt niet bij aan een verdere overschrijding.

Op dit ogenblik wordt op landelijk niveau gewerkt aan een herijking van de risico-analyse en herbezinning op het gebruik van LPG (de Ketenstudie LPG). Op regionaal gebied ligt er een studie over omrijroutes (DGG Noord Holland), waarbij duidelijk is dat bij de ingebruikname van de toekomstige Westrandweg, de externe onveiligheid per saldo zal afnemen en bij de A10/A4 tot onder de oriënterende waarde gereduceerd kan worden. De gemeente Amsterdam neemt ondertussen proactieve maatregelen zoals het registreren van veiligheidsknelpunten en het informeren van omwonenden en werkenden in aandachtsgebieden. Met de branchevereniging wordt overleg gevoerd om te komen tot afspraken tot optimalisering van de logistiek van het LPG vervoer vanuit Westpoort. Overigens neemt de laatste jaren het gebruik van LPG en daarmee het vervoer en het risico over de A10/A4, af.

Tot zover de tekst van het bestemmingsplan.

Ik neem aan dat de tekst aan uw verwachtingen voldoet. Mochten er nog vragen zijn, dan kunt u contact opnemen met dhr. W.Rozendaal, telefoonnummer 020 552 7892, e-mailadres rdl@dro.amsterdam.nl.

De rekening ten bedrage van € 750,- wordt u zo spoedig mogelijk toegestuurd.

Met vriendelijke groet,
Dienst Ruimtelijke Ordening


mr. C.G.E. Huijsloot
teamleider Juridische en Milieuzaken