



Bestemmingsplan Technisch Centrum En Tussen De Bogen

Ontwerp

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.A1803BPGST-OW01

Datum print 11 Augustus 2020

Planstatus ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Het plangebied	9
2.1	Historie	9
2.2	Huidige situatie	9
2.3	Uitgangspunten van het bestemmingsplan	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	23
4.1	Luchtkwaliteit	23
4.2	Geluidhinder	24
4.3	Externe veiligheid	25
4.4	Milieuzonering bedrijven	30
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	33
5.1	Water	33
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	35
5.3	Mobiliteit en parkeren	39
5.4	Natuur	41
5.5	Duurzaamheid	42
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	45
6.1	Algemeen	45
6.2	Artikelsgewijze toelichting	45
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	49
7.1	Kader	49
7.2	Plangebied	49
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
8.1	Inspraak	51
8.2	Vooroverleg	51
8.3	Zienswijzen	52

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In bestemmingsplannen wordt het meest recente ruimtelijke beleid opgenomen en vertaald naar regels voor het gebruik van gronden. Omdat beleid geen onbeperkte houdbaarheid heeft, schrijft de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voor dat bestemmingsplannen actueel moeten blijven. Actueel betekent dat het bestemmingsplan jonger is dan 10 jaar. Deze actualiseringsverplichting geldt echter niet voor bestemmingsplannen die elektronisch raadpleegbaar zijn en beschikbaar zijn gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl.

In het plangebied gelden vijf bestemmingsplannen (twee analoog en drie digitaal) die nog onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn vastgesteld (zie ook 1.4). Deze plannen zijn zodoende ouder dan 10 jaar en niet meer actueel. Op grond van de Wro dienen in ieder geval de analoge plannen geactualiseerd te worden. De digitale plannen worden gezien de leeftijd ook meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Verder is op een aantal locaties binnen het plangebied sprake van een planologisch-juridisch vacuüm (een zogeheten 'witte vlek'). Vanuit planologisch-juridisch oogpunt is binnen een 'witte vlek' in principe elk planologische gebruik toegestaan, zodat de gemeente weinig grip heeft op ruimtelijke ontwikkelingen.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de actualisering van bovengenoemde plannen en neemt het planologisch-juridisch vacuüm weg. Het bestemmingsplan wordt met de inwerkingtreding van de Omgevingswet van rechtswege onderdeel van het tijdelijk deel van het Amsterdamse omgevingsplan.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het doel van dit bestemmingsplan is om een actueel planologisch-juridisch kader te scheppen voor bovengenoemde plannen en de aanwezige 'witte vlekken', waarbij de bestaande situatie wordt vastgelegd en geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Het is zeggend een conserverend bestemmingsplan.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied bevat een aantal delen en wordt als volgt (globaal) begrensd:

- a. het tracégebied van het spoor vanaf de Houtmanspoorbrug tot aan Brug 95, dat over Tussen de Bogen is gesitueerd;
- b. het tracégebied van het spoor vanaf brug 95 over de Westerdokskade tot en met de brug in de Westertoegang aan de zijde van Droogbak, inclusief de ten noorden daarvan gelegen kantorenlocatie met onder andere kantoren van ProRail, de Kamer van Koophandel en het Havenbedrijf, die wordt begrensd door de Westerdokskade en de De Ruijterkade;
- c. de monding van de IJtunnel aan de Prins Hendrikkade, evenals een gedeelte van genoemde kade inclusief brug 279 (Kikkerbilssluis);
- d. een perceel water, gelegen in Het IJ, ten noorden van het Technisch Centrum en Amsterdam Centraal;
- e. een perceel water, gelegen in Het IJ, ten noorden van Amsterdam Centraal en ten westen van de IJtunnel;
- f. een perceel water, gelegen in Het IJ, nabij het Java-eiland;
- g. twee snippers water in het Noordzeekanaal.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingplankaart).

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Zoals in 1.1 is beschreven, golden er vijf bestemmingsplannen in het voorliggende plangebied:

1. Technisch Centrum NS, vastgesteld op 8 juli 1992 (digitaal). Dit bestemmingsplan is opgesteld ten behoeve van de realisatie van het technisch centrum annex verkeersleidingspost van de NV Nederlandse Spoorwegen (NS) aan de Westerdokskade. Dit bestemmingsplan heeft twee bestemmingen, te weten: Kantoren en Publieksfuncties. Tevens is er een hoogwaterkering aangeduid.
2. Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat, vastgesteld op 6 februari 1991 (analoog). Het plan beoogt een uitbreiding van vier naar zes sporen op dit traject mogelijk te maken. De bestemmingen die het grootste gedeelte van het plangebied beslaan zijn 'Railvervoer I' en 'Railvervoer II'.
3. Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat, 1e herziening, vastgesteld op 1 april 1992 (analoog). Het bestemmingsplan beoogt een spooruitbreidingsvariant mogelijk te maken. Naast de bestemmingen 'Railvervoer I' en 'Railvervoer II', is ook de bestemming 'Railvervoer III' opgenomen.
4. Noord-Zuidlijn, vastgesteld op 2 september 1998 (digitaal). Het bestemmingsplan hoort bij de Noord-Zuidlijn, de openbaar-vervoersverbinding tussen het Buikslotermeerplein in Noord, de binnenstad en Zuid/WTC.
5. Herziening bestemmingsplan Noord-Zuidlijn, vastgesteld op 27 februari 2002 (digitaal). De herziening voorziet in een regeling die in de plaats komt van achteraf niet-goedgekeurde onderdelen van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn.

1.5 Leeswijzer

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

Deze toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de historie, de huidige situatie en de uitgangspunten van het bestemmingsplan. Het voor het plan relevante beleid van Rijk, provincie en de gemeente is in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie en cultuurhistorie, mobiliteit en parkeren, natuur en duurzaamheid). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats. Een toelichting op de juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedure. Het archeologisch bureauonderzoek en de cultuurhistorische verkenning, die beide ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn opgesteld, zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Historie

De De Ruijterkade is ontstaan met de bouw van de stationseilanden die tussen 1872 en '77 aangelegd zijn om ruimte te bieden aan de nieuwe spoorweg- en haveninfrastructuur. Een groot deel van de bebouwing langs deze kade was al voor 1920 gesloopt ten behoeve van de bouw van een tweede kap voor het Centraal Station. Van de oorspronkelijke bebouwing (1890-1910) resteert in feite alleen nog maar het oostelijk deel van de De Ruijterkade buiten het plangebied. De strook tussen de De Ruijterkade en het spoor werd gaandeweg gevuld met nieuwe kantoorgebouwen, zoals het Havengebouw, een verzekeringskantoor/ kantoor voor de Kamer van Koophandel en het ProRail-gebouw. Op dit punt raakt het Westelijk Stationseiland aan Tussen de Bogen langs de Haarlemmer Houttuinen.

Tussen de Bogen

Voor de aanleg van de spoorbaan werd rond 1870 een spoorviaduct gebouwd ten westen van het al geplande maar nog te bouwen Centraal Station. In 1914-1918 werd deze spoorbaan verdubbeld vanwege de verbreding van het Staatsspoor en ontstond een 'straat' tussen de twee spoordijken langs de Haarlemmer Houttuinen, Tussen de Bogen, waar zich kleine bedrijven, loodsen en winkeltjes vestigden. In de jaren negentig werd de spoordijk opnieuw verbreed. Als antwoord op de uitgesproken wens van buurtbewoners bleef de ruimte onder de bogen benut en tussen 1994 en 1999 werd daartoe een ontwerp van de architecten Anke Zeinstra en Tijmen Ploeg gerealiseerd. Middels glazen puien werden afzonderlijke ruimtes tussen de bogen gecreëerd waar verschillende creatieve bedrijven zich konden vestigen.

Bron: Cultuurhistorische verkenning in bijlage 2, Bureau Monumenten en Archeologie, december 2019, kenmerk: C 18-051

2.2 Huidige situatie

Het bestemmingsplan is vernoemd naar het technisch centrum (ofwel: VLTC, Verkeersleiding Transportbesturingscentrum) van ProRail aan de de Ruijterkade. Het centrum is een regiokantoor en heeft meerdere functies, te weten:

- trein verkeersleiding / met een regionale uitwijkfunctie voor andere verkeersleiding posten als daar calamiteiten zijn;
- kantoorfunctie voor ongeveer 250 medewerkers;
- belangrijke rail inzet naar het spoor vanaf het VLTC terrein;
- training centrum voor verkeersleiding.

De ingang van het centrum bevindt zich aan de Westerdokskade. Verder zijn aan de spoorzijde meerdere parkeerplekken gesitueerd.

Direct aan de de Ruijterkade bevindt zich de Kamer van Koophandel, een bedrijfsverzamelgebouw (kantoren) inclusief parkeerplaatsen, en het Havengebouw. Het Havengebouw is ook een bedrijfsverzamelgebouw met kantoren (met o.a. Port of Amsterdam) en is een gemeentelijk monument. Naast het Havengebouw, langs het spoor, zijn vier woningen te vinden. Onder deze woningen bevinden zich ook nog garageboxen behorend bij het Havengebouw. Tussen deze woningen en het Havengebouw ligt een nutsgebouwtje.



Het technisch centrum van ProRail, met aan de rechterzijde het spoor (bron: Data en informatie, 16-5-2019)



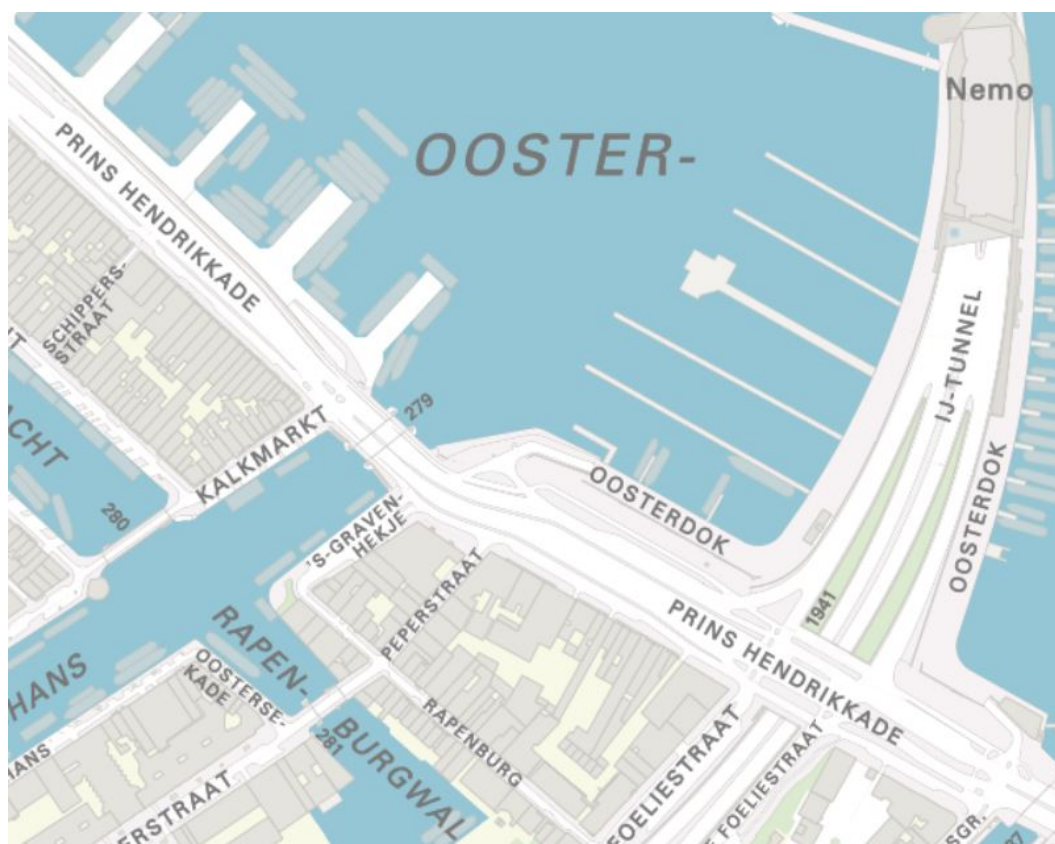
Het Havengebouw en links daarvan de vier woningen (bron: Data en informatie, 16-5-2019)

Een deel van het spoor richting Amsterdam Centraal maakt tevens onderdeel uit van het plangebied. Dat geldt ook voor de bijzondere ruimtes onder het spoor (Tussen de Bogen), waarin verschillende soorten bedrijven zijn gevestigd.



Een bedrijf onder het spoor aan Tussen de Bogen (foto: M&A 2019)

Ten slotte maakt de Prins Hendrikkade en de monding van de IJtunnel een groot deel uit van het plangebied. Brug 279, een gemeentelijk monument, valt ook binnen het plangebied.



Oostelijk deel van het plangebied, met daarop brug 279. De snippers verkeer aan de oostzijde zijn niet weergegeven. (bron: Data en informatie, geraadpleegd op 16-10-2019)

2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan voorziet in de actualisering van drie bestemmingsplannen en neemt het planologisch-juridisch vacuüm weg. Verder zijn voor dit bestemmingsplan de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Er worden zogenoemd geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt; de bestaande situatie wordt vastgelegd.
2. De regels van de drie bovengenoemde bestemmingsplannen worden overgenomen in dit bestemmingsplan. Ook wordt aangesloten bij de verbeeldingen van deze plannen. Indien de bestaande situatie afwijkt van de regels en/of verbeeldingen van deze plannen, dan wordt deze situatie aangehouden.
3. Recent ruimtelijk relevant beleid wordt opgenomen in dit bestemmingsplan.
4. De gebiedsaanduidingen (nieuw ten opzichte van de bestaande plannen) zijn gebaseerd op omliggende plannen.
5. Voor de dubbelbestemmingen wordt gebruik gemaakt van de meest recente leggers.

Voor een nadere toelichting op de regels wordt verwezen naar de Artikelsgewijze toelichting.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3). Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6).
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Dit besluit is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de nationale belangen uit de SVIR.

3.1.2 Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Het spoorvervoer in Nederland vervult een belangrijke functie in de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke gebieden, de verbinding met de landsdelen en de bereikbaarheid van havens en industriecomplexen in Nederland. Een goed spoorwegnetwerk voor personen en goederen is van toenemend belang voor onze grootstedelijke en economische centra. Op een aantal trajecten wordt onvoldoende capaciteit geboden om de groeiende reizigersstromen te kunnen verwerken.

Dit is de conclusie uit een in 2007 uitgevoerde Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA).

Het Kabinet heeft zijn ambities met het spoorvervoer in Nederland zowel voor de korte als middellange termijn vastgelegd in de beleidsbrief van 19 november 2007 (Tweede Kamer 29644, nr 85). Doel is om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad in combinatie met het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Hiervoor is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ingesteld.

Verankering in beleid

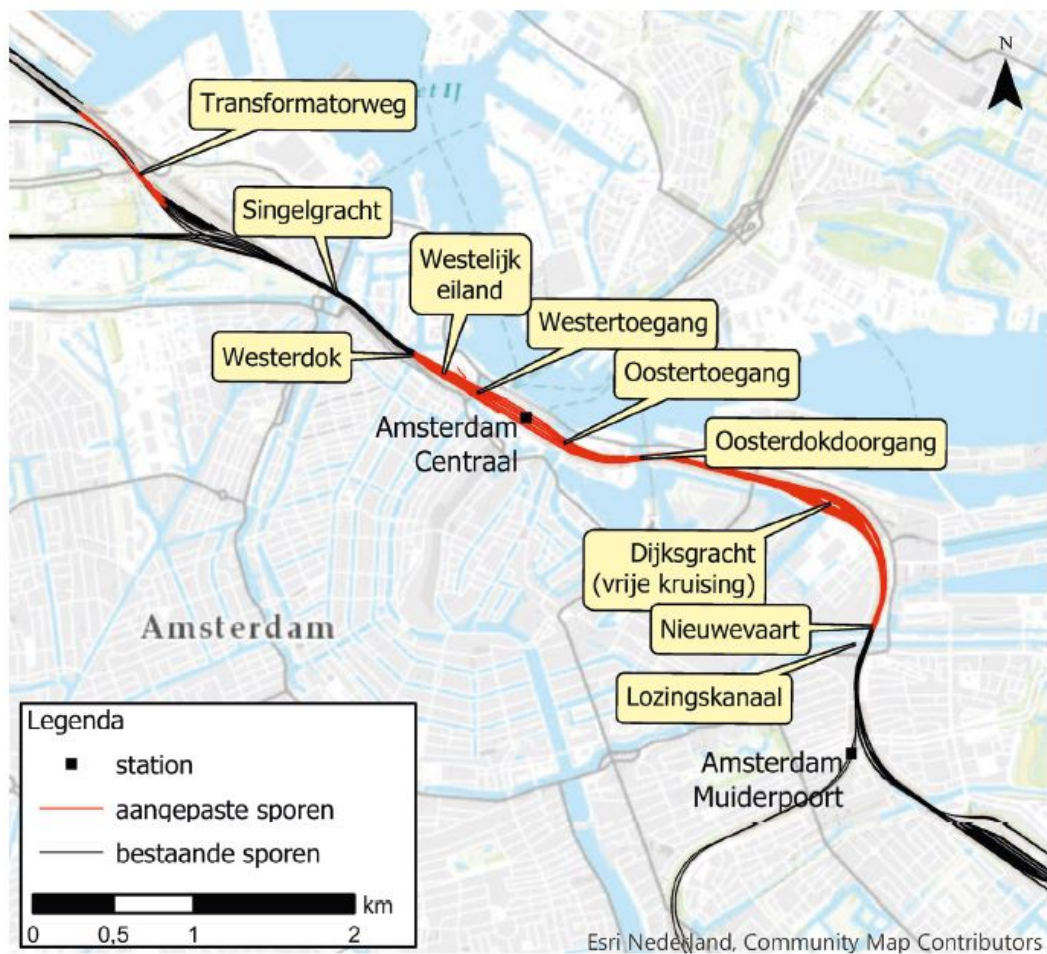
PHS is verankerd in het Rijksbeleid. Het is als onderdeel van een nationaal belang opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, zie boven): 'Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen tussen de belangrijkste bestemmingen. Op de drukste trajecten gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. De infrastructuur van het spoor wordt minder complex gemaakt. Daardoor neemt de betrouwbaarheid toe'.

PHS Amsterdam Centraal

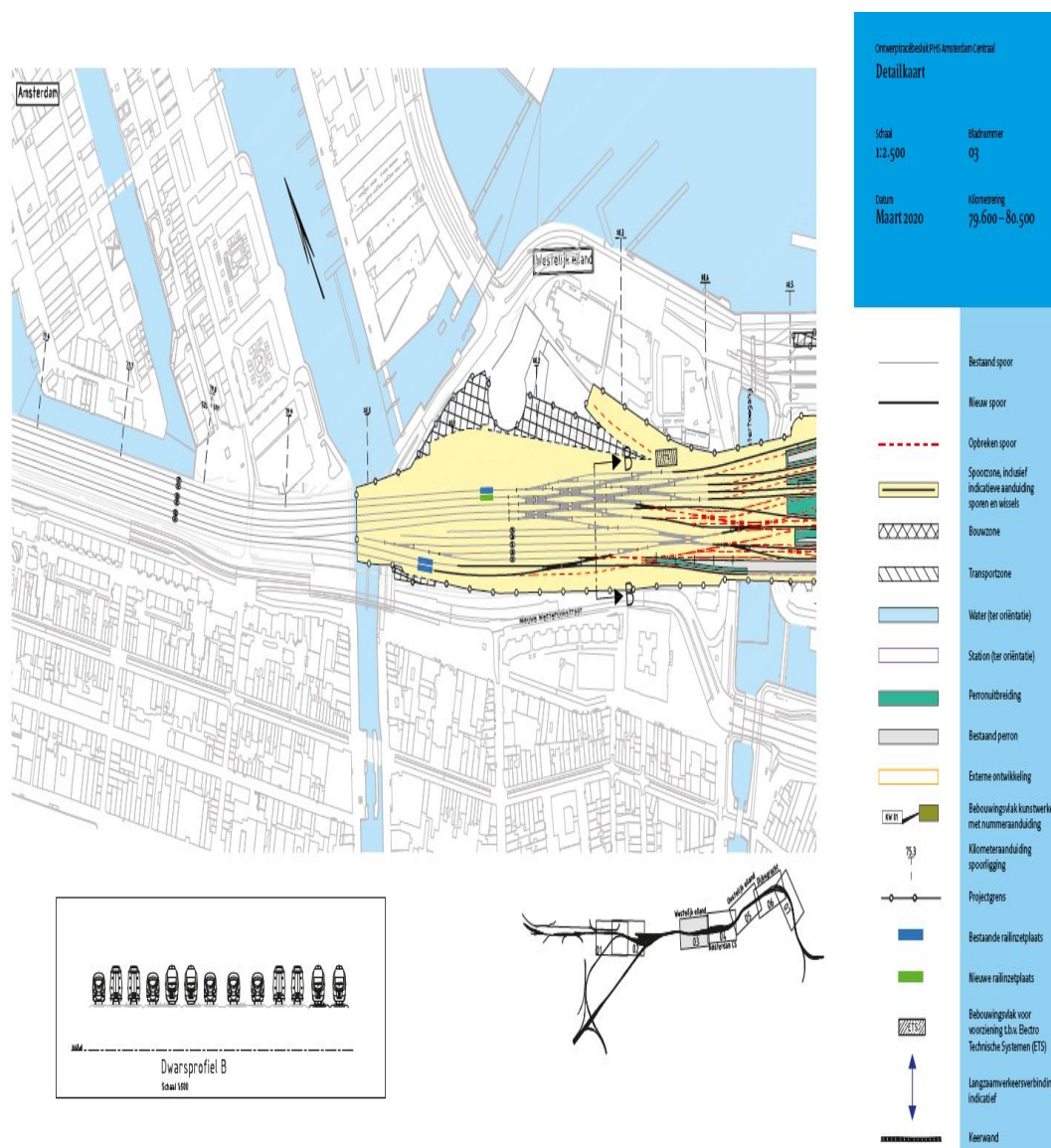
Ook in Amsterdam is er sprake van een groeiend aantal treinreizigers. Zo telde station Amsterdam in 2016 dagelijks bijna 160.000 treinreizigers, in 2018 waren dit er al bijna 200.000 per dag. Dit aantal zal de komende jaren naar verwachting verder groeien. Om deze aantallen reizigers te kunnen vervoeren zullen in de toekomst meer en langere treinen gaan rijden. In het kader van PHS is onderzocht welke aanpassingen aan het station en de railinfrastructuur rond Amsterdam Centraal nodig zijn om deze reizigersaantallen en treinen goed te kunnen verwerken, in combinatie met het spoorgoederenvervoer dat van dezelfde sporen gebruik maakt.

Begrenzing

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de aan te passen sporen binnen het plangebied van PHS Amsterdam.



Plangebied PHS Amsterdam Centraal



Detailkaart waarop de infrastructurele maatregelen te zien zijn, die worden gerealiseerd binnen de aangeduide 'spoorzone' in een deel van het plangebied

Ontwerptracébesluit

De besluitvorming over de spooraanpassingen vindt plaats op basis van de tracéwet. Het eerst formele besluit daartoe is het ontwerptracébesluit/milieueffectrapport. Zienswijzen konden worden ingediend van donderdag 26 maart tot en met woensdag 6 mei 2020. Het ontwerpbesluit en het milieueffectrapport zijn nog niet vastgesteld.

Het tracébesluit heeft betrekking op de aanpassing van de hoofdspoorweg tussen km 77.415 van het spoor naar Haarlem en Schiphol en km 2.93 van het spoor naar Utrecht:

- spooraanpassingen ten behoeve van de tweede toegang tot het opstel terrein Westhaven (km 77.415 (spoor naar Westhaven) en km 50.8 (spoor naar Haarlem en Alkmaar) – km 78.2);
- spooraanpassingen rond Amsterdam Centraal (km 79.98 – km 2.93);

bestemmingsplan_Technisch Centrum en Tussen de Bogen (ontwerp)

- het vervangen van de vier stalen bruggen van het spoorviaduct Oostertoegang (KW02);
- het realiseren van een vrije spoorkruising tussen km 1.85 en km 2.0 (KW05);
- het verwijderen van sporen en wissels.

Het tracébesluit heeft betrekking op het niveau van de sporen en niet op daaronder of daarboven gelegen functies (met uitzondering van de Oosttunnel).

Bron: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal, ontwerptractébesluit en www.platformparticipatie.nl m.b.t. "Spooruitbreiding Amsterdam" (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

Conclusie

Het ontwerptractébesluit past in dit bestemmingsplan.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Van de in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geregelde onderwerpen zijn voor het voorliggende bestemmingsplan de onderwerpen rijksvaarwegen, hoofdwegen, Natuurnetwerk Nederland, primaire waterkeringen en het IJsselmeergebied van belang.

De grootste waterpercelen van het plangebied liggen in het Afgesloten IJ. Tevens zijn er twee snippers water die in het Noordzeekanaal gelegen zijn. Beide wateren behoren tot het rijksvaarwegenstelsel (artikel 2.1.1 Barro jo. artikel 3.1 en bijlage II Waterbesluit). Om te waarborgen dat het rijksvaarwegenstelsel goed blijft functioneren, dient er een vrijwaringszone in acht genomen te worden (artikel 2.1.2 Barro). In genoemd artikel is ook bepaald dat de breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de vaarweg, in het geval van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI 25 meter bedraagt, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de vaarweg. Genoemde waterpercelen- en snippers vallen grotendeels in de vrijwaringszone. Aangezien het plan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en de bestaande situatie wordt vastgelegd, komt de goede en veilige doorvaart van het scheepsverkeer niet in het geding (art. 2.1.3 Barro en Stb. 2012, 388, p. 36).

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het Barro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Provinciale Staten hebben op 19 november 2018 de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Economische groei en een gezonde leefomgeving moeten op elkaar zijn afgestemd en houden elkaar in evenwicht. De vele ontwikkelingen die de komende jaren op de samenleving zullen afkomen zijn in de Omgevingsvisie NH2050 aangestipt. Er zijn acht urgente ontwikkelingen geformuleerd waar de samenleving mee te maken zal krijgen:

- Klimaatverandering: bescherming bieden tegen de (extra versnelde) zeespiegelstijging.
- Bodem-, water- en luchtkwaliteit: verdere verbetering van de kwaliteit van bodem, water en lucht op alle plekken in de provincie.
- Biodiversiteit en natuur: investeren en vergroten van de biodiversiteit om andere doelen te bereiken

zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.

- Economische transitie: ruimte te bieden aan ontwikkelingen van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten door de overgang naar duurzame economie.
- Energie transitie: overgaan naar een samenleving in de provincie die volledig klimaatneutraal is en is gebaseerd op hernieuwbare energie.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland verplaatsen zichzelf of producten effectief, veilig en efficient; het versterken van mobiliteitsopties zoals goede OV-verbindingen en ontwikkelen van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.
- Verstedelijking: vraag en aanbod van woon-en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming brengen, waarbij duurzaamheid het uitgangspunt is voor de totale woningvoorraad.
- Landschap: benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

In de Omgevingsvisie NH2050 zijn ontwikkelprincipes geformuleerd die helpen om in samenhang te kijken naar de bovengenoemde acht hoofdthema's. Verder heeft de provincie vijf samenhangende bewegingen beschreven die samen met de hoofdthema's richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

- Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

De hoofdthema's en de samenhangende bewegingen vormen de belangrijkste maatschappelijke opgaven voor de komende jaren. Ontwikkelprincipes bieden houvast voor iedereen die iets wil doen dat raakt aan de fysieke leefomgeving. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze belangen voorafgaan.

Metropool

Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De metropool moet tot 2050 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio.

Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, die vooral binnen het binnenstedelijk gebied gerealiseerd worden. De regionale verschillen tussen de grotere en kleinere kernen binnen de metropool moeten hun sterke identiteit behouden, terwijl het geheel in sterkere mate als een systeem functioneert. Er moet functiemenging zijn, een goede bereikbaarheid en er wordt geïnvesteerd in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer tussen woon- en werklocatie. De provincie ziet hierin niet de rol van trekker voor zichzelf, maar dit zal gezamenlijk met partners die daar mede voor verantwoordelijk zijn, worden opgepakt.

Primaire waterkering

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee,

Waddenzee, IJssel- en Markermeer. De provincie streeft bij dijkverbeteringen robuustheid en ruimtelijke kwaliteit na, inclusief versterking van cultuurhistorische, landschappelijke, recreatieve en ecologische waarden van waterkeringen en aangrenzende zones. Nieuwe ontwikkelingen moeten klimaatbestendig en waterrobuust zijn.

Bereikbaarheid

Verder vindt de provincie een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. De provincie stelt zich ten doel dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Verdichting

De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande, verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Er moet voldoende ruimte en budget zijn voor de ontsluiting van grote woongebieden door te verdichten op goed bereikbare plekken nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Groen en (water)recreatie

Ten slotte dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie. Met de provincies Utrecht en Zuid-Holland is in het kader van de Groene Hartsamenwerking het Perspectief Groene Hart 2040 vastgesteld. Daarmee hebben deze provincies zich gecommitteerd aan samenhangend beleid voor het Groene Hart, wat in uitwerkingen verder vorm zal worden gegeven. Kern van de beweging zijn twee grote veranderprocessen die vragen om samenwerking, innovatie en gebiedsgericht maatwerk: de ontwikkeling naar een natuurinclusieve landbouw en de bodemdaling in veenweidegebied.

Waterrecreatie is als belangrijk thema in Noord-Holland in een gezamenlijk met alle partners opgestelde Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030 benoemd. Zowel vanuit het economisch als maatschappelijk belang dient de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie te worden behouden en versterkt. Het Blauwe Hart (het gebied van Markermeer en IJmeer) is een belangrijke locatie voor de groeiende behoefte aan waterrecreatie.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de kaders uit de Omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Het ruimtelijke beleid uit de provinciale structuurvisie is doorvertaald naar de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Daarnaast bevat de PRV regels die voortvloeien uit het Barro. Bij de gemeentelijke planologische besluitvorming, zoals over de vaststelling van een bestemmingsplan, moeten de regels uit de PRV in acht genomen worden.

De verschillende delen van plangebied liggen allemaal ruim buiten het Natuurnetwerk Nederland (artikel 19 PRV). Verder is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de PRV (artikel 5a jo. artikel 2 sub nn), omdat het een conserverend bestemmingsplan is.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de PRV.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam' vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen van de centrale stad en stadsdelen aan de structuurvisie worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

- Visie

In het eerste deel van de structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en gestimuleerd worden.

- Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de structuurvisie ter hand wordt genomen.

- Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

Conclusie

De Structuurvisie staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

3.3.2 Watervisie 2040

De Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018).

De Watervisie bestaat daarom uit de volgende twee onderdelen:

- De visie: thematische en gebiedsambities met als tijdshorizon 2040, inclusief kaartbeelden (hoofdstuk 2), en;
- De uitvoeringsagenda: een uitvoeringsagenda met speerpunten (maatregelen en acties) met als tijdshorizon 2018 (hoofdstuk 3).

De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd.

Hoofdpijnen Waterisatie

Amsterdam is een waterstad. Vanaf de Gouden Eeuw tot nu is het water in en om de stad één van de belangrijkste redenen van bestaan en bepaalt het in belangrijke mate de identiteit en aantrekkingskracht van de stad. De verdere groei van het aantal bewoners en bezoekers zorgen voor meer druk op de openbare ruimte en dus ook op het water en de oevers. Bovendien groeit de passagiers-, beroeps- en cruisevaart in de stad. Dit vraagt om maatregelen voor een optimaal en duurzaam gebruik van het water en een goede ordening van het groeiend gebruik van water en oevers. Bovendien liggen er kansen om het water meer en beter te gebruiken.

De gemeente werkt samen met andere partijen aan nieuwe recreatieve verblijfsplekken, zwemplekken en watersportvoorzieningen bij de Amsterdamse stadsplassen en de Amstel. Bij de verdere transformatie van de IJ-oevers en de ontwikkeling van IJburg worden nieuwe publieke voorzieningen, jachthavens en woonplekken aan en op het water ontwikkeld. Het vaarnetwerk wordt uitgebreid om de groei van de pleziervaart en passagiersvaart meer te laten spreiden over stad en regio. De gemeente faciliteert de groei van de passagiers- en cruisevaart, juist buiten de drukke binnenstad en het centrale deel van het IJ. Ook wordt er beter gehandhaafd op de groeiende (geluids)overlast op het water.

Amsterdam koerst op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het water in en om Amsterdam. Zo wordt recht gedaan aan het motto 'Het water in Amsterdam is voor iedereen!'

Conclusie

De Waterisatie 2040 staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

3.3.3 Nota Varen deel 1 en deel 2

In november 2018 heeft de gemeente Amsterdam met de 'Nota Varen' nieuw vaarbeleid vastgesteld. De tweeledige Nota Varen stelt een pakket aan maatregelen voor:

- Deel 1 geeft het kader voor het gehele vaarbeleid, met uitzondering van het havenwater en woonbotenbeleid. Het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving worden hierin uitgewerkt;
- Deel 2, vastgesteld op 20 mei 2020, gaat uitgebreider in op de op- en afstapplaatsen en ligplaatsen, goederenvervoer over het water en bevat een aantal concrete uitvoeringsacties.

Met het nieuw vaarbeleid zijn de uitgangspunten voor varen in Amsterdam gewijzigd ten opzichte van 2013. Het uitgangspunt van het nieuwe vaarbeleid is een duurzaam, evenwichtig, rechtvaardig gebruik van wal en water door de verschillende gebruikers (pleziervaart, passagiersvaart, goederenvaart).

Dit nieuwe uitgangspunt is vertaald in een aantal doelstellingen:

- Voldoende ruimte voor bewoners door het aantal vaarbewegingen en boten te beheersen en door het spreiden van plezier- en passagiersvaart.
- Beheersen drukte en vermindering overlast: de toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en leefbaarheid onder druk staan. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid worden emissie-eisen gesteld.
- Verdeling schaarse ruimte: de capaciteit van de grachten is beperkt. Dat maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wie er ruimte wordt geboden en in welke mate. Het is voor de gemeente van belang dat er in ieder geval voldoende ruimte is voor pleziervaart, waar ook bewoners in het bijzonder aan hechten, en voor goederenvervoer over het water.
- Bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed: de grachtengordel is aangewezen als UNESCO werelderfgoed. De uitstraling en het karakter dienen behouden te

worden. Filevorming op het water en massatoerisme passen niet bij dat karakter en doen af aan het monumentale visitekaartje van de stad dat de grachtengordel zou moeten vormen.

- Waarborgen vlotte en veilige doorvaart: teveel boten op de grachten brengen ten slotte de vlotte en veilige doorvaart in gevaar. Dat is een algemeen aandachtspunt - waarbij op specifieke knelpunten bijzondere maatregelen nodig zijn.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten van het beleid uit de Nota Varen.

3.3.4 Kantorenplan 2019-2026

De krapte op de kantorenmarkt is zichtbaar: de leegstand daalt hard, de huurprijzen stijgen, terwijl nieuwe en groeiende ondernemingen lastig geschikte kantoorruimte vinden. De krapte is dus kwantitatief en kwalitatief van aard, en bovendien urgent. In de kantorenstrategie 2017 van 6 december 2017¹ (waar het kantorenplan op aansluit) was al duidelijk dat er meer ruimte voor kantoren nodig was.

De kantorenleegstand is in korte tijd hard gedaald, van 18% in 2015 naar 9% in januari 2019, dit als gevolg van transformatie, weinig nieuwbouw en een constant groeiende economie. De focus ligt nu op een gezonde kantorenmarkt met gemengde woon-werkmilieus. Voor de periode tot en met 2022 komt er voldoende kantoorruimte bij, al voldoet dit niet aan de directe vraag naar kwalitatieve kantoren op goed bereikbare locaties voldoen. Om in de periode 2023-2026 voldoende kantoorruimte op te leveren, is het nodig om vanaf nu te sturen op de start van kantoorontwikkelingen nodig.

Het doel van het kantorenplan 2019-2026² is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt, waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woonwerkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar. Voor dit doel gelden de volgende uitgangspunten:

- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Conclusie

In het plangebied zijn meerdere kantoren en kantoorgebouwen aanwezig. Zoals gezegd is het plan conserverend van aard en worden zodoende geen nieuwe kantoren mogelijk gemaakt. Het Kantorenplan 2019-2026 staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Luchtkwaliteit

4.1.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Specifieke onderdelen hiervan zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De wetgeving kent een dubbele doelstelling:

- De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
- De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig omdat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

Een belangrijk verschil met het vervallen Besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de huidige regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer als het niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die was opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelde dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moesten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moesten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&W in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

4.1.2 Plangebied

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe planologische gebruiks- of bouw mogelijkheden gecreëerd anders dan het bestaande. Het maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Er is daarom geen sprake van wijziging van lokale verkeersstromen anders dan de autonome groei van het verkeer. In de huidige situatie en daarmee ook in de nieuwe situatie worden de in de wet gestelde grenswaarden niet overschreden.

Conclusie

Luchtkwaliteit levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

4.2 Geluidhinder

4.2.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijvoorbeeld gevoelige functies.

In de Wet geluidhinder zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Hierbij dient uitgegaan te worden van wettelijk aangewezen zones voor wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Indien binnen deze zones nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh. Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden.

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

Voor scheepvaartlawaai bestaan in Nederland geen wettelijke normen en is er geen wettelijke berekeningsmethode voor de geluidbelasting door de varende schepen. Over het algemeen ervaren mensen scheepvaartlawaai als minder hinderlijk dan industrie- of wegverkeerslawaai, maar hinderlijker dan bijvoorbeeld spoorweglawaai.

Geluidbeleid

Op 5 maart 2019 heeft het college van B&W de nota "Amsterdams Geluidbeleid 2016, Hogere waarde Wet geluidhinder" gewijzigd vastgesteld. Hierin is onder andere opgenomen dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd. Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

4.2.2 Plangebied

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de gezoneerde industrieterreinen "Cornelis Douwesterrein", "Westpoort", "Johan van Hasselkanaal Oost", "Johan van Hasselkanaal West" en "Zaandammer- en Achtersluispolder". Ter plaatse van de geluidzones van de gezoneerde industrieterreinen is telkens de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen, met daarachter een nummer per industrieterrein.

Het voorliggende bestemmingsplan legt het bestaande gebruik juridisch planologisch vast, hetgeen betekent dat het voorliggende bestemmingsplan geen geluidgevoelige functies in de zin van de Wgh mogelijk maakt. De in dit plan opgenomen activiteiten worden niet gehinderd door geluidsbronnen uit de omgeving.

Conclusie

Het aspect geluid levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) als het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants, dienen de risico's te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans op een calamiteit. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in

de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met de regionale brandweer.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Naast de nationale wet- en regelgeving is het gemeentelijke Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (mei 2012) van belang. In dit beleid zijn lokale planologische kaders beschreven in relatie tot het aspect externe veiligheid.

4.3.2 Plangebied

4.3.2.1 Spoorroute

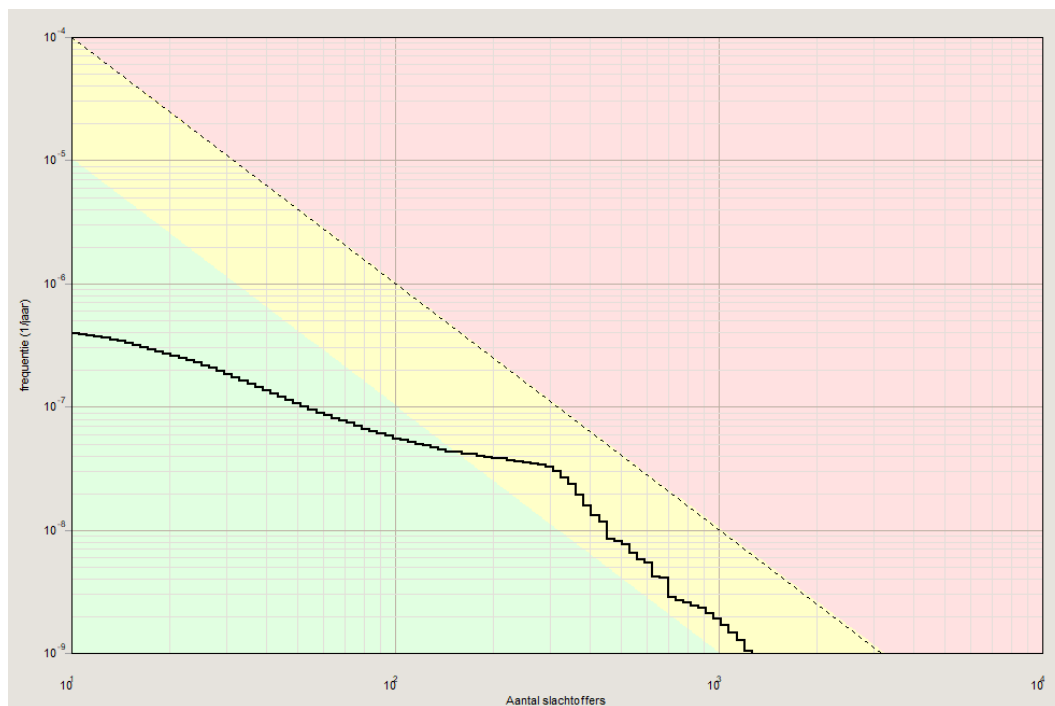
Door het plangebied loopt de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en onderdeel is van het basisnet (route 280). Deze route komt uit op route 270 (Amsterdam Singelgracht – Westhaven) en route 480 (Amsterdam Singelgracht – Aziëhaven).

Plaatsgebonden risico

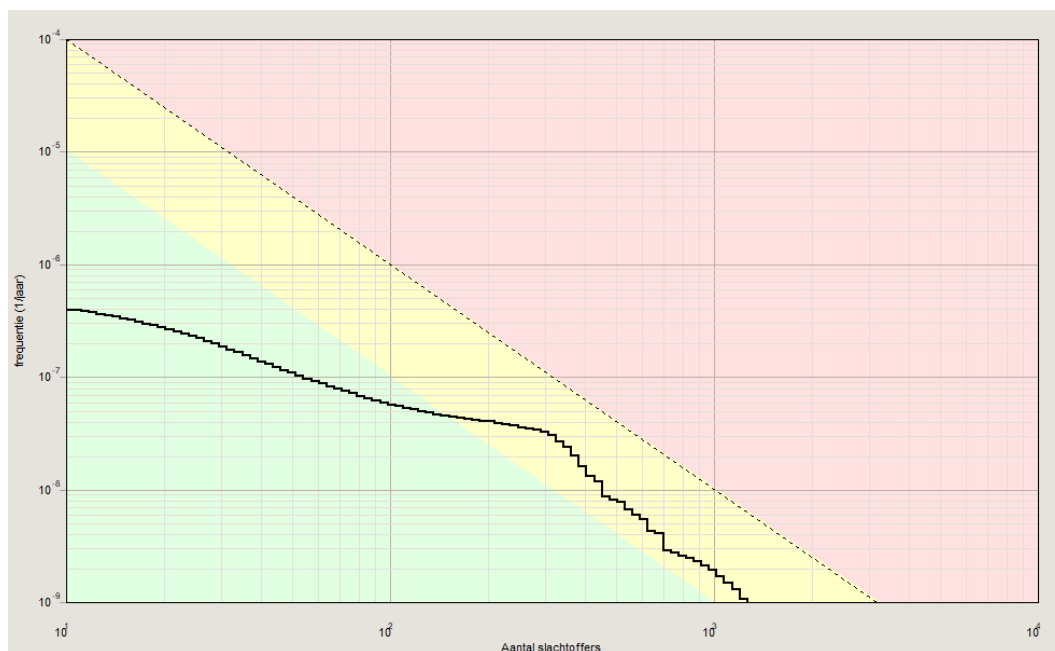
Bij het Basisnet Spoor gelden de afstanden die in bijlage 2 van de regeling Basisnet zijn opgenomen³. Voor het traject ter hoogte van het plangebied geldt een PR-plafond van 0 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de spoorbundel, niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico in de huidige en toekomstige situatie wordt getoond in onderstaande figuren. De tabel onder de figuren toont de hoogte van het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde.



Groepsrisico, route 280-480



Groepsrisico, route 280-270

Situatie	Factor t.o.v. OW
Route 280-480	0.32
Route 280-270	0.33

Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW)

Voor beide routes is sprake van groepsrisico van 0.3 keer de oriëntatiewaarde. Vanuit het Besluit externe veiligheid transportroutes⁴ kan de verantwoording van het groepsrisico daarom achterwege blijven.

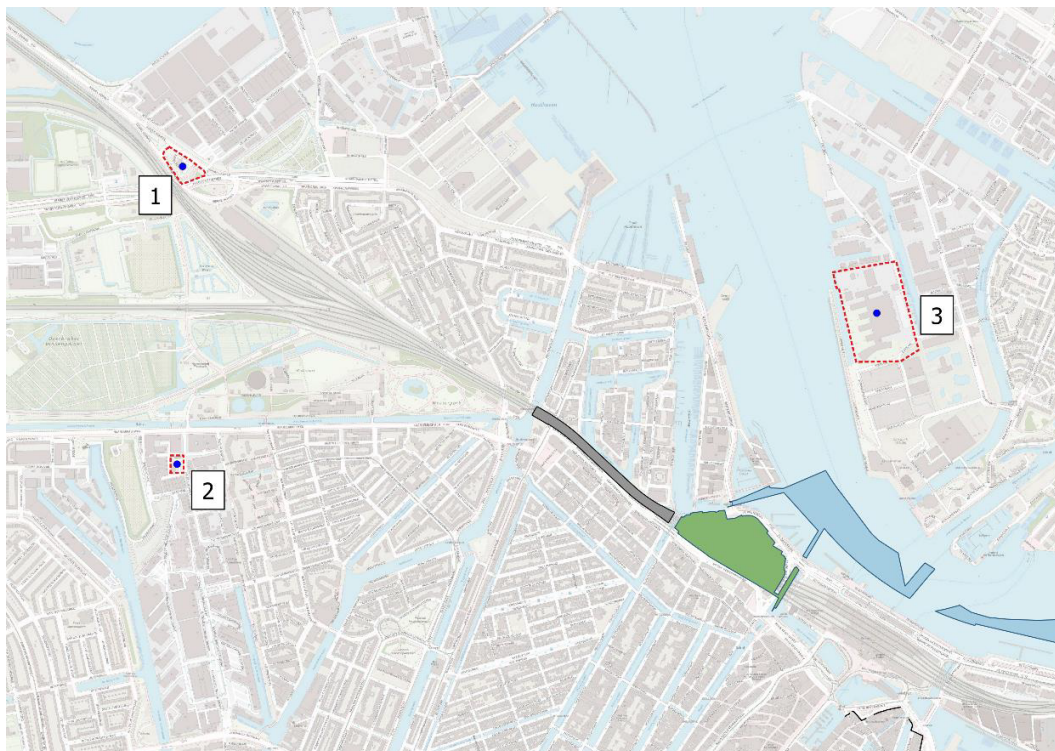
Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Het PAG is het gebied tot 30 m van het spoor waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf van het buitenste doorgaande spoor. Voor de hier beschouwde spoorlijnen is geen PAG voorgeschreven.

4.3.2.2 Inrichtingen

Binnen 2 km van de deelgebieden van het plangebied waarbinnen personen worden verondersteld liggen drie inrichtingen. Deze inrichtingen worden weergegeven in onderstaande figuur.

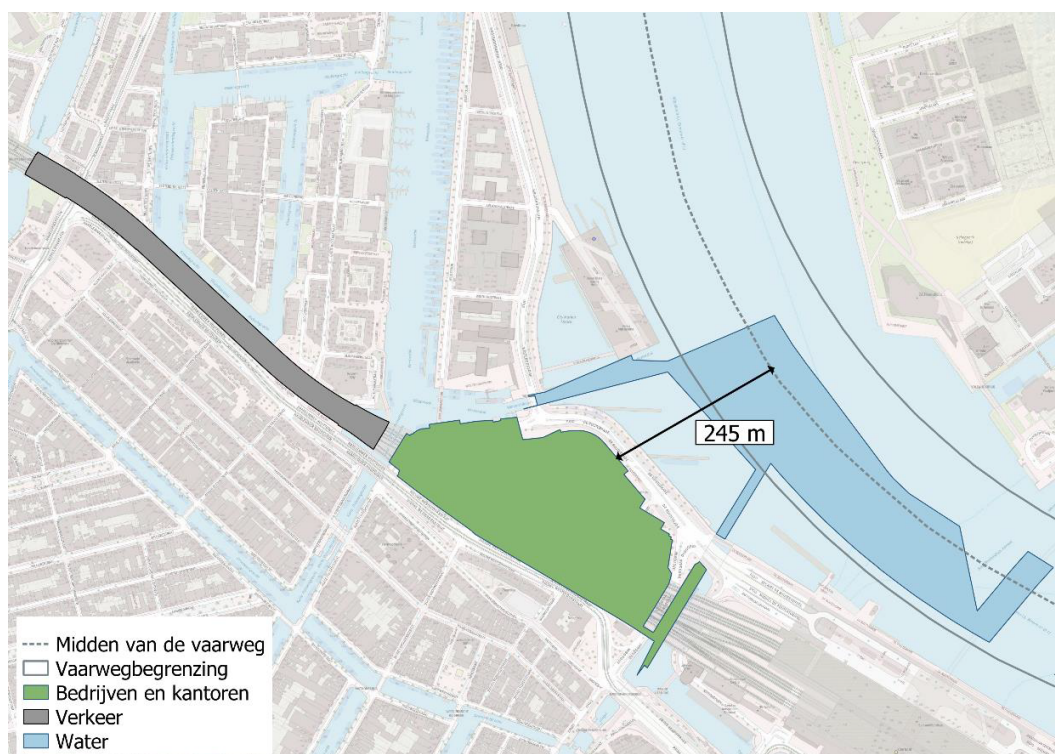
1. Op een afstand van ongeveer 1450 m van het plangebied ligt BP nieuw Hemweg. Dit is een LPG tankstation met een vergunde doorzet tot 1000 m³/j. Het deelgebied ligt buiten het invloedsgebied van 150 m rond het vulpunt en het ondergronds LPG-reservoir.
2. Op een afstand van ongeveer 1250 m van het plangebied ligt Shell tankstation Slingelandstraat waar sprake is van de verkoop van LPG met een maximaal vergunde doorzet van 1000 m³/j. Het deelgebied ligt buiten het invloedsgebied van 150 m rond het vulpunt en het ondergronds LPG-reservoir.
3. Deelgebied ligt op ongeveer 800 m van de inrichting Shell Global solutions International waar petrochemische producten worden vervaardigd. Er is onder andere sprake van een tube trailer met 6 tubes met koolmonoxide met een inhoud van 1600 liter per tube, 150 bar⁵. In het kader van de bouw van het complex is een onderzoek externe veiligheid (QRA) uitgevoerd⁶. Daarin is geconcludeerd dat de hoogte van het groepsrisico een factor 3000 onder de oriëntatiewaarde ligt. Het invloedsgebied is 333 m en wordt bepaald door een 10-minuten uitstroming van koolmonoxide uit de tubes. Het deelgebied ligt hiermee buiten het invloedsgebied van de inrichting.



Inrichtingen in de omgeving van het plangebied

4.3.2.3 Vaarroute

De deelgebieden van het plangebied liggen binnen 200 m van de van de begrenzing van de binnenvaartcorridor Amsterdam-Rijn. Over deze route worden echter alleen brandbare vloeistoffen en brandbare gassen (stofcategorieën LF1, LF2 en GF3) vervoerd. Het invloedsgebied is 90 m gemeten vanaf het midden van de vaarroute. De onderdelen van het plangebied waar personen worden verondersteld liggen buiten het invloedsgebied. De situatie wordt weergegeven in onderstaande figuur.



Vaarweg

Conclusie

Externe veiligheid levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

4.4 Milieuzonering bedrijven

4.4.1 Kader

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

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

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. De

richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied.

Op bedrijven in Nederland is de Wet milieubeheer van toepassing. Veel bedrijven hebben echter geen specifieke vergunning meer maar vallen onder het Activiteitenbesluit. Dit besluit omvat een pakket standaardvoorschriften waaraan het bedrijf moet voldoen. Indien noodzakelijk is het mogelijk om maatwerkvoorschriften op te leggen, zodat er specifieke voorschriften gelden. Het is mogelijk dat op basis van de vergunde milieuruimte van bedrijven afgeweken kan worden van de indicatieve VNG richtafstanden. Een voorschrift ten aanzien van geluid in een vergunning of op basis van het Activiteitenbesluit kan er bijvoorbeeld toe leiden dat een kleinere afstand tussen het bedrijf en een gevoelige functie kan worden aangehouden dan op grond van de VNG-lijst wordt geadviseerd.

4.4.2 Plangebied

Aan Tussen de Bogen (onder het spoor) bevinden zich een aantal bedrijven. Gezien de afstand van deze bedrijven tot de woningen, zijn conform B&M bedrijven van maximaal een milieucategorie 2 bij recht mogelijk. Dit is ook zo in de planregels verankerd, waarbij wordt verwezen naar een recente Staat van bedrijfsactiviteiten. Er is geregeld dat bedrijven uit de Staat van inrichtingen bij het bestemmingsplan "Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat" die volgens B&M van milieucategorie 2 zijn, zijn toegestaan. In voornoemd plan is namelijk niet B&M gehanteerd, maar is een andere systematiek aangehouden.

Na inventarisatie⁷ van de bestaande bedrijven aan Tussen de Bogen is gebleken dat veel van deze bedrijven niet zijn toegestaan op grond van het bestemmingsplan "Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat". Deze bedrijven worden in dit bestemmingsplan wel toegestaan en het uitgangspunt van 2.3 dat de bestaande situatie wordt vastgelegd, wordt gehandhaafd. Op basis van de inventarisatie is de meest passende SBI-code voor de bedrijven gekozen en is een aparte Staat van bedrijfsactiviteiten opgesteld, namelijk: Staat van bedrijfsactiviteiten - Overige functies.

Bestaande bedrijven waarvan bij de Omgevingsdienst bekend is dat ze een milieucategorie hoger dan 2 hebben, hebben een maatbestemming gekregen (nrs. 45 en 61). Er wordt hierbij verwezen naar de Staat van bedrijfsactiviteiten. In de regels wordt de SBI-code behorend bij deze bedrijven genoemd, namelijk 203, 204, 205. Dit zijn volgens B&M: "Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout". Gezien het type bedrijf is er voor gekozen om het bedrijf op te nemen in de Staat van bedrijfsactiviteiten en niet in de Staat van bedrijfsactiviteiten - Overige functies.

Ook is uit de inventarisatie gebleken dat nog een ander bestaand bedrijf een hogere milieucategorie dan 2 heeft (nr. 35). Dit bedrijf is net zoals alle andere bestaande bedrijven die op grond van het bestemmingsplan "Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat" niet zijn toegestaan, apart bestemd. Ook bij dit bedrijf is de meest passende SBI-code genoemd (181, volgens B&M: "Vervaardiging kleding van leer") en wordt verwezen naar de Staat van bedrijfsactiviteiten - Overige functies.

Met het bovenstaande zijn bestaande gebruiksrechten gerespecteerd. Ten slotte maakt het bestemmingsplan geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

Conclusie

Milieuzonering levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Kader

Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening verplicht tot het opnemen van een beschrijving over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding in de toelichting van het bestemmingsplan (artikel 3.1.6, lid 1, onder b). Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlakte- en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De KRW moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in alle Europese landen in 2027 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de huidige stroomgebiedbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van

schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021

Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe en wat Rijkswaterstaat doet als het gaat om het waterbeheer van de grote rivieren en meren. Het plan vormt een nadere invulling van het Nationale Waterplan. In de nieuwe versie die vanaf 2016 in werking is getreden, zet Rijkswaterstaat de aanpak uit voortgaande jaren voort. Er staat beschreven wat Rijkswaterstaat de komende 6 jaar doet om Nederland te beschermen tegen het water, overtollig water af te voeren en watertekort te beperken, de waterkwaliteit te verbeteren, vlot en veilig verkeer over water mogelijk te maken en bij te dragen aan een duurzame leefomgeving.

Watervisie 2021 en Uitvoeringsprogramma 2016- 2021

In de Watervisie van de Provincie Noord-Holland zijn de ambities uiteengezet betreffende water, en wordt gekeken naar hoe het waterbeleid eruit ziet op de lange termijn en waar de prioriteit voor de planperiode 2016-2021 liggen. De uitwerking van deze visie is opgesteld in het uitvoeringsprogramma. Dit programma wordt jaarlijks geactualiseerd en geeft inzicht in de uit te voeren acties. Voor deze periode wordt ingezet op innovatie en samenwerking met andere overheden (gemeenten, waterschappen) en ondernemers.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. In dit Waterbeheerplan (WBP) staat welke doelen AGV de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het WBP is een regionale doorvertaling van het provinciale waterbeleid. De drie provincies waar AGV binnen valt (Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland) toetsen het WBP en verlenen goedkeuring. De essentie van dit nieuwe WBP is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen en voor voldoende en schoon water.

Keur

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

De 'Watervisie Amsterdam 2040'

Het water in Amsterdam is voor iedereen' is een uitwerking van de gemeentelijk Structuurvisie Amsterdam 2040 en heeft als doel het geven van een ruimtelijk-economisch perspectief op de ordening van de diverse functies en gebruik van het water. Naast een richtinggevend beleidsinstrument voor het college van burgemeester en wethouders, wordt de Watervisie ingezet als planologisch-juridisch toetsingsdocument voor ruimtelijke plannen.

Om de betekenis van het water voor de stad nog meer te vergroten is in de Watervisie de koers uitgezet

bestemmingsplan_Technisch Centrum en Tussen de Bogen (ontwerp)

aan de hand van de volgende hoofdrichtingen:

- water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren;
- groei door spreiden van recreatie en toerisme;
- meer dynamiek in het gebruik van het water;
- toepassen van economische principes.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021

Het Gemeentelijk RioleringsPlan bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen indien dit vanuit de grondwaterzorgplicht nodig is. In dit beleidsdocument staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. In het GRP wordt de ambitie geuit om de stad in zijn geheel meer waterbestendig te maken, conform richtlijnen uit het programma Amsterdam Rainproof.

5.1.2 Plangebied

De snippers water gelegen in het Afgesloten IJ en het Noordzeekanaal behoren tot het beheersgebied van Rijkswaterstaat (West-Nederland Noord). De overige snippers water vallen in het beheersgebied van AGV. In het plangebied bevindt zich een primaire waterkering in beheer bij AGV, die voorzien is van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering.

Waternet voert de waterbeheertaken uit namens AGV. Waternet voert voor de gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit. Het nautisch beheer valt onder de gemeente Amsterdam.

Conclusie

Dit bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe (bouw)ontwikkelingen, zodat het plan geen gevolgen heeft voor de waterhuishouding.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

5.2.1.1 Kader

De juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoedwet. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen.

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

Rijk

De Europese ministers van Cultuur hebben in 1992 het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Deze culturele overeenkomst had tot doel om meer bewustzijn van het Europese erfgoed te creëren en in het bijzonder het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beter in stand te houden. In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem (in situ) tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud exsitu). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. In de Erfgoedwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. De Erfgoedwet bevat tevens een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zogenaamde meldingsplicht).

Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC). Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de ILC zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. Naast de ILC beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis. De waardestellingen van de ILC en AMK zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd. Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed. Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen.

bestemmingsplan_Technisch Centrum en Tussen de Bogen (ontwerp)

- Erfgoed voor de stad

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda (Erfgoed voor de stad, 2016) worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Erfgoed vertegenwoordigt een brede cultuurhistorische, sociaal-maatschappelijke, economische en ook een ecologische waarde. Deze waarden worden kwalitatief en steeds meer ook kwantitatief in beeld gebracht.

Via permanent onderzoek ontdekken en duiden architectuurhistorici, bouwhistorici en archeologen de elementen van de stad die het verhaal vertellen van haar ontwikkelingsgeschiedenis. Zij geven aan wat de waarden ervan zijn en waarom. Het voor iedereen vindbaar en begrijpelijk maken van deze kennis wordt steeds belangrijker.

De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

De uitvoering van archeologisch onderzoek is gebonden aan de Beoordelingsrichtlijn Archeologie (BRL SIKB 4000) en daarmee samenhangend de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, en het doen van Opgravingen (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Archeologisch veldonderzoek wordt, afhankelijk van de bodemingreep en de verwachting, voorafgaand aan of tijdens de civieltechnische werkzaamheden (variant archeologische begeleiding) uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

5.2.1.2 Plangebied

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor dit plangebied (20 november 2019, kenmerk: BO 19-055). Het gehele onderzoek is als bijlage 1 opgenomen.

Uit dit onderzoek blijkt dat binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de scheepvaart op het IJ en stedelijke ontwikkeling vanaf de 13de eeuw. Samenhangende structuren in de IJ-bodem betreffen in de eerste plaats scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Bij het uitbaggeren en de demping van grote delen van het IJ in de late 19de en 20ste eeuw zijn eventuele resten waarschijnlijk verstoord geraakt. In de waterbodems van het Westerkanaal (voorheen Singelgracht) en de Schippersgracht kan afval voorkomen van activiteiten op de kant. Voor de landbodem van de Prins Hendrikkade en Westelijke eilanden nabij de Haarlemmer Houttuinen geldt op basis van eerder bureauonderzoek een hoge verwachting ten aanzien van resten van stedelijke ontwikkeling vanaf de late middeleeuwen.

Binnen het plangebied gelden vier archeologische beleidszones:

- voor de eerste zone geldt een uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of ondieper dan 0,5 m (beleidsvariant 2, zone C);
- voor de tweede zone geldt een uitzondering van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 500 m² (beleidsvariant 8, zone A - Schippersgracht);
- voor de derde zone geldt een uitzondering van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m² (beleidsvariant 9b, zone A – IJ en Singelgracht).
- voor de vierde zone geldt een vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen, ongeacht de omvang of de diepte (beleidsvariant 11, verstoorde zones).

De beleidsvarianten 2, 8 en 9b zijn in de planregels vertaald via de dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 1 (beleidsvariant 2), Waarde - Archeologie 2 (beleidsvariant 8) en Waarde - Archeologie 3 (beleidsvariant 9b). Hiermee waarborgt het plan dat mogelijke archeologische waarden niet verloren gaan.

Voor het gehele plangebied geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan BMA gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

5.2.2 Cultuurhistorie

5.2.2.1 Kader

5.2.2.1.1 Rijksbeschermd stadsgezicht

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003.

De aanwijzing heeft ertoe geleid dat er in het bestemmingsplan regels worden opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Het beschermd stadsgezicht "*Amsterdam binnen de Singelgracht*" is aangewezen in het kader van de Rijksmonumentenwet 1988. Het beschermd stadsgezicht richt zich niet op de bescherming van afzonderlijke gebouwen maar op de instandhouding van het geheel van stedenbouwkundige structuur, bebouwing en openbare ruimte.

5.2.2.1.2 Cultuurhistorische verkenning

Naast archeologische waarden is de Erfgoedwet ook de juridische basis voor het omgaan met andere cultuurhistorische waarden. Daarnaast voorziet de Provinciale Ruimtelijke Verordening in bescherming van cultuurhistorische waarden. Landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen immers een grote cultuurhistorische waarde hebben.

BMA heeft een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd voor het plangebied (december 2019, kenmerk: C 18-051). In deze cultuurhistorische verkenning is een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis opgenomen evenals een overzicht van de in het plangebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden. Deze verkenning is als bijlage 2 opgenomen.

5.2.2.2 Plangebied

Het plangebied valt deels binnen het beschermd stadsgezicht "*Amsterdam binnen de Singelgracht*". Het gaat om het gebied rondom het Technisch Centrum en het gebied rondom de monding van de IJtunnel en de Prins Hendrikkade. Vanwege de aanwijzing als Rijksbeschermd Stadsgezicht wordt ter plaatse van het gehele plangebied de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie opgenomen.

Verder bevinden zich in het plangebied bevinden een aantal cultuurhistorisch belangrijke waarden, namelijk:

- het Havengebouw (gemeentemonument) met aanbouw en parkeerterrein;
- de oude spoorbogen met de nieuwe bedrijfsruimtes;
- Brug 279 (gemeentemonument) en de IJtunnelmond met het aangrenzende Oosterdok.

Monumenten worden beschermd via het regime uit de Erfgoedwet. Er wordt zodoende geen aparte regeling voor het Havengebouw en Brug 279 opgenomen in het bestemmingsplan. Aangezien dit plan conserverend van aard is, zullen de andere objecten/structuren met cultuurhistorische waarden tevens behouden blijven en wordt er geen aparte regeling voor opgenomen.

Conclusie

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn geen belemmeringen geconstateerd voor dit bestemmingsplan.

5.3 Mobiliteit en parkeren

5.3.1 Kader

Bij een nieuwe planontwikkeling moet beoordeeld worden wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de parkeersituatie.

De afgelopen decennia is de mobiliteit in en rond Amsterdam sterk toegenomen, aldus de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013). Om deze groei op te vangen is via de Uitvoeringsagenda mobiliteit, het Meerjarenplan Fiets, de Investeringsagenda OV, de bouw van de Noord-Zuidlijn etc. geïnvesteerd in vervoersinfrastructuur en de parkeerinfrastructuur voor fiets en auto. Met de verdichting van de stad wordt de bereikbaarheidsopgave voor de stad als geheel urgenter zo blijkt uit de Mobiliteitsverkenning.

Ook op rijksniveau is aandacht voor de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio (zie ook paragraaf 3.1.1). De gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's zijn van groot belang. Het gaat hierbij zowel om het versnellen van de woningbouwproductie op de korte termijn als het borgen van voldoende plancapaciteit voor woningbouw op de langere termijn. Het tijdig nadenken over de beschikbaarheid van voldoende plancapaciteit betekent ook tijdig nadenken over de invulling van de andere ruimtelijke opgaven en de benodigde ontsluiting van nieuwe bouwlocaties zodat mensen makkelijk naar werk en vrijetijdsbesteding kunnen komen.

Rijk en regio zijn het eens over de start van het gebiedsprogramma MRA. De ruimtelijk-economische dynamiek in de MRA is groot. De regio groeit tot 2040 met ongeveer 250.000 woningen. Voor de MRA is in het BO MIRT van 15 maart 2018 onder meer afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit. Het eerste actieprogramma heeft als doel de groei van de woon-werk autopeddel te beperken en huidige bereikbaarheidsknelpunten in stedelijk gebied op te lossen. Het tweede heeft als doel om met publiek-private samenwerking bij te dragen aan (de transitie naar) een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem langs de thema's: fiets, smart mobility, logistiek, duurzame mobiliteit en de werkgeversaanpak.

Voor de korte en middellange termijn zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt om knelpunten aan te pakken. Om meer trams te laten rijden, worden de op- en afritten bij de A10 (S114) aangepakt. Ook worden, in het kader van het Actieprogramma Stedelijke Bereikbaarheid, op acht OV-stations investeringen gedaan in fietsparkeerplaatsen bijvoorbeeld in Almere, Amsterdam en Lelystad en trekt de regio geld uit om metrohalte Sixhaven aan de Noordzuidlijn toe te voegen. Tegelijkertijd wordt zwaarder ingezet op het maken van afspraken over spitsmijden.

Op rijksniveau wordt ook aangegeven dat het OV en de fiets een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarom maakt het kabinet later dit jaar, in het kader van 'tour de force', afspraken over het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en wordt onderzoek gedaan naar de verbetering van OV knooppunten, waaronder Amsterdam CS.

Binnenstedelijke verdichting: benutten en uitbreiden OV- en fietsnetwerk

Vanuit de gemeentelijke mobiliteitsopgave is het goed dat de stad kiest voor verdichting. Dit beperkt de groei van de verplaatsingen van en naar de stad en draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad.

De groei die voorzien is in eerste instantie op te vangen door bestaande netwerken beter te benutten en te investeren in met name het fietsnetwerk en tramnet. De opgave ligt vooral bij de uitbreiding van het OV- en fietsnetwerk. Maatregelen moeten de verblijfskwaliteit en leefbaarheid binnen de Ring A10 borgen en verbeteren, de bereikbaarheid in Amsterdam en van/naar de regio verbeteren en de bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkelgebieden borgen en verbeteren.

5.3.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar legt de huidige situatie vast. Het plan heeft dan ook geen gevolgen voor de verkeerssituatie. Voor wat betreft het bebouwde deel van het plangebied en haar directe omgeving kan hierover wel het volgende worden opgemerkt:

- het gedeelte van het plangebied rondom het Technisch Centrum is uitstekend te bereiken gezien de ligging nabij Amsterdam CS. Het is op loopafstand vanaf CS, maar ook te bereiken met stadsbussen of fiets. Er is voldoende parkeergelegenheid. De openbare ruimte rondom dit gebied bestaat uit het spoor, de openbare weg (aan de ene zijde de Ruijterkade en aan de andere zijde de Haarlemmer Houttuinen/Westerdokstraat) en uit water;

- de ruimtes bij Tussen de Bogen zijn eveneens goed bereikbaar met de stadsbus of per fiets (eventueel te lopen) vanaf Amsterdam Centraal. Aan de voorzijde van de ruimtes bevindt zich een voetgangersgebied en een openbare weg, aan de achterzijde de Eilandsgracht en rustige (woon)straten. Er zijn twee parkeergarages (Tussen de Bogen en "Willemspoort"), een stalling voor fietsen, motors en scooters, enkele parkeermogelijkheden aan de overzijde van de straat en drie laad- en losmogelijkheden aan de voorzijde van de ruimtes.

Conclusie

Vanuit verkeersoogpunt zijn er geen belemmeringen voor het plan.

5.4 Natuur

5.4.1 Beschermde soorten

5.4.1.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming geldt een algemeen verbod voor het verwijderen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. De wet voorziet in een aantal gevallen in een mogelijkheid tot ontheffing. Deze gevallen zijn verder uitgewerkt in het Besluit natuurbescherming.

Voor regelmatig terugkerende werkzaamheden kan gebruik gemaakt worden van een vrijstellingsregeling. Hierbij kan gedacht worden aan het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhindert dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd. Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en beschermde soorten een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

De gemeente Amsterdam beschikt over een gedragscode. Deze is van toepassing op alle medewerkers van de gemeente die zelf of samen met anderen werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de gedragscode te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de gemeente de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeentegrenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

- de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
- het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

5.4.1.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt gezien het conserverende karakter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor dit plan geen gevolgen heeft voor beschermde soorten.

Conclusie

De Wet natuurbescherming vormt wat de soortenbescherming betreft geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.4.2 Beschermde gebieden

5.4.2.1 Kader

De bescherming van Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ontwikkelingen in (de omgeving van) deze gebieden mogen niet leiden tot een significante aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het provinciaal beleid ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en het gemeentelijk beleid ten aanzien van ecologische en groene structuren.

5.4.2.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt gezien het conserverende karakter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor dit plan geen gevolgen heeft voor beschermde natuurgebieden. Het plangebied ligt ook niet in een Natura 2000-gebied, de NNN of binnen ecologische of groene structuren van Amsterdam.

Conclusie

De Wet natuurbescherming vormt wat de gebiedsbescherming betreft geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.5 Duurzaamheid

5.5.1 Kader

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstof-dioxide 35% lager dan in 2015;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- In 2025 is de CO₂-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

5.5.2 Plangebied

Met dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie vastgelegd en worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Om die redenen zijn er geen specifieke duurzaamheidseisen opgenomen in dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan staat het gemeentelijk beleid niet in de weg.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

6.2 Artikelsgewijze toelichting

6.2.1 Algemeen

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

6.2.2 Planregels

6.2.2.1 Inleidende regels

- Begrippen

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

- Wijze van meten

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

6.2.2.2 Bestemmingsplanregels

- Kantoor

De bestemming Kantoor omvat de kantoren (al dan niet met baliefunctie) in het plangebied, te weten: het Technisch Centrum, het Havengebouw, het naastgelegen bedrijfsverzamelgebouw en de Kamer van Koophandel. Tevens zijn de woningen naast het Havengebouw in deze bestemming opgenomen en aangeduid. Het bestemmingsplan "Technisch Centrum NS" is verwerkt in deze bestemming.

- Verkeer - 1

Alle gronden met een nadrukkelijke (hoofd)verkeersfunctie voor het wegverkeer, met uitzondering van spoorwegverkeer waar de bestemming Verkeer - 2 van toepassing is, zijn bestemd als Verkeer - 1. Het bestemmingsgebied omvat niet alleen de betrokken rijwegen, maar ook de doorgaande voet- en fietspaden, verkeers- en groenvoorzieningen, taluds, kunstwerken en nutsvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' zijn bruggen toegestaan. De maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, heeft met name betrekking op de hoogte van lantaarnpalen, verkeerssignalen, kunst- en reclameobjecten.

- Verkeer - 2

Het spoorwegareaal is bestemd als Verkeer - 2. Toegestaan zijn spoorwegvoorzieningen zoals rails, railinzetplaatsen, perrons, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-)muren met de daarbij behorende bermen, verkeers- en groenvoorzieningen en dergelijke. Conform het plan "Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat" gelezen in samenhang met de eerste herziening daarvan, zijn tevens recreatieve voorzieningen toegestaan. Ook is een bestaande galerie positief bestemd, die niet in voornoemd plan wordt toegestaan (Tussen de Bogen 91).

De bedrijven onder het spoor zijn aangeduid en zijn toegestaan tot een milieucategorie 2 conform de in bijlage 1 van de regels opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten. In het bestemmingsplan "Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat" zijn eveneens bedrijven toegestaan van bepaalde categorieën zoals opgenomen in de Staat van inrichtingen.

Ook worden bestaande bedrijven die niet in genoemd bestemmingsplan zijn toegestaan, in deze bestemming toegestaan. Per huisnummer (of huisnummers) is geregeld welke milieucategorie is toegestaan, wordt de SBI-code genoemd van het toegestane bedrijf en wordt verwezen naar de Staat van bedrijfsactiviteiten - Overige functies. Het gaat om bedrijven van milieucategorie 1 en 2, met uitzondering van één bedrijf van milieucategorie 3.1.

Twee bedrijven waarvan bij de Omgevingsdienst bekend is dat deze bedrijven een milieucategorie hebben die hoger dan 2 is (waarbij wordt verwezen naar een specifieke SBI-code), hebben een maatbestemming gekregen. Hierbij wordt de bijbehorende SBI-code genoemd en verwezen naar de

Staat van bedrijfsactiviteiten. Er zijn mogelijkheden om van de Staat van bedrijfsactiviteiten bij omgevingsvergunning af te wijken.

Zie in verband met het bovenstaande ook paragraaf 4.4.

- Water

De bestemming Water betreft alle wateren binnen het plangebied, te weten: drie percelen water in Het IJ, twee snippers water in het Noordzeekanaal, twee snippers water in de Westertoegang, een snipper water in de Oudeschans en ten slotte een snipper water in de Schippersgracht.

- Waarde - Archeologie 1

Delen van de Prins Hendrikkade hebben de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' ter bescherming van de daar aanwezige archeologische waarden. In de regels is onder andere bepaald dat voor een bodemverstoring tot 50 m² en minder dan 0,50 meter onder het maaiveld geen onderzoeksplicht geldt.

- Waarde - Archeologie 2

Ter plaatse van de Schippersgracht (een snipper water) is deze dubbelbestemming opgenomen, wederom ter bescherming van de daar aanwezige archeologische waarden. Pas bij bodemingrepen dieper dan de waterbodem en met een oppervlak groter dan 500 m² moet via een archeologisch onderzoek worden aangetoond of er archeologische waarden aanwezig zijn.

- Waarde - Archeologie 3

Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden in het IJ en het Westerkanaal. Vanwege de lage archeologische verwachting geldt dat pas bij bodemingrepen dieper dan de waterbodem en met een oppervlak groter dan 10.000 m² via een archeologisch onderzoek moet worden aangetoond of er archeologische waarden aanwezig zijn.

- Waarde - Cultuurhistorie

Zoals uit 5.2.2.2 volgt, valt het plangebied deels binnen het beschermd stadsgezicht "*Amsterdam binnen de Singelgracht*" en is daarom deze bestemming opgenomen. Behoud van de cultuurhistorische en architectuurhistorische waarden staat bij gronden met deze bestemming voorop. Om die reden is de bestemming primair gemaakt aan de overige aan deze gronden gegeven bestemmingen. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunning altijd eerst dienen te worden getoetst aan de regels van de dubbelbestemming.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen uit dit artikel en in de tweede plaats de bepalingen uit de overige artikelen.

- Waterstaat - Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van waterkeringen, de bijbehorende beschermingszone(s) en bij deze doeleinden behorende waterstaatkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming mag slechts worden gebouwd nadat advies is ingewonnen bij de beheerder van de waterkering over het al dan niet schaden van het belang dat met de waterkering is gemoeid.

6.2.2.3 Algemene regels

- Anti-dubbeltelregel

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

- Algemene gebruiksregels

In dit artikel is aangegeven wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt. Deze gebruiksregel is afkomstig uit de bestemmingsplannen "Technisch Centrum NS" en "Spoorwegtraject Centraal Station-Zaanstraat".

- Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege de genoemde industrieterreinen, op geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens is bepaald dat een toelaatbaar gebouw of uitbreiding daarvan welk kan worden aangemerkt als geluidsgevoelige bestemming, alleen is toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege één van de industrieterreinen op de gevels van het gebouw niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

In dit artikel zijn tevens regels ter bescherming van het tunneltracé opgenomen. In het geval van werkzaamheden en het (tijdelijk) plaatsen van objecten, ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds railtracé' wordt voor aanvang van de werkzaamheden dan wel het (tijdelijk) plaatsen van objecten verplicht advies ingewonnen bij de beheerder van de tunnel.

- Algemene afwijkingsregels

Het college kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene ondergeschikte afwijkmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Dit zal maatwerk zijn per situatie waarbij de belangen van het betrokken geval dienen te worden afgewogen.

Ook is in dit artikel aangesloten bij de afwijkingsregels in de bestaande plannen.

6.2.2.4 Overgangs- en slotregels

- Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat legale bouwwerken mogen worden behouden of legaal gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het opnemen van een dergelijke regeling is voorgeschreven vanuit het Besluit ruimtelijke ordening.

- Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Kader

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

Daarnaast moet op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

Deze wetgeving is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet verhaald te worden.

7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk en zet de bestaande situatie voort. Vanwege de puur conserverende aard van het bestemmingsplan is de financieel-economische uitvoerbaarheid dan ook niet in het geding.

Gezien het voorgaande maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe bouwplannen mogelijk die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor de gemeente aan verbonden, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

De financieel-economische uitvoerbaarheid is niet in het geding. Vanwege het ontbreken van nieuwe ontwikkelingen is kostenverhaal niet aan de orde en hoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaatsgevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (voorbereiding van besluiten waarop de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Aangezien er sprake is van een conserverend bestemmingsplan waarbij geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, wordt de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen voldoende geacht in het kader van participatie.

8.2 Vooroverleg

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de volgende instanties:

- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
- Waternet
- Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
- Provincie Noord-Holland
- Stadsdeel Centrum gemeente Amsterdam
- Stadsdeel Noord gemeente Amsterdam
- Stadsdeel Oost gemeente Amsterdam
- Bureau M&A gemeente Amsterdam
- Team Structuurvisietoets gemeente Amsterdam
- ProRail
- NS
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Port of Amsterdam

De volgende instanties hebben een reactie uitgebracht:

- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
- Waternet
- Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
- Provincie Noord-Holland
- Stadsdeel Centrum gemeente Amsterdam
- Stadsdeel Noord gemeente Amsterdam
- Stadsdeel Oost gemeente Amsterdam
- Bureau M&A gemeente Amsterdam
- ProRail
- Port of Amsterdam

De ingebrachte overlegreacties zijn opgenomen in de Nota van beantwoording vooroverleg, die als bijlage 3 bij deze toelichting is gevoegd.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan zal gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. In deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend. In de besluitvormingsfase van dit bestemmingsplan zal inzicht worden gegeven of en zo ja wat voor zienswijzen zijn ingediend. Als er zienswijzen zijn ingediend, zal tevens worden aangegeven of deze hebben geleid tot wijziging van het bestemmingsplan.

Eindnoten

1. Vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2017
2. Door het college van burgemeester en wethouders op 25 september 2019 vastgesteld.
3. Regeling Basisnet, Stct. 2014, 8242
4. Stct. 2013, 465
5. www.risicokaart.nl geraadpleegd in april 2019
6. Royal HaskoingDHV, QRA Shell Technology Centre Amsterdam, juli 2014 versie 4.1
7. Door het raaplegen van Data Amsterdam, streetview, gegevens uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel en webpagina's van bedrijven.

