

Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord

**Stadsdeel Oost
Gemeente Amsterdam**

d.d. 25 juni 2013





Inhoudsopgave

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	14
Hoofdstuk 2 Het plangebied	15
1.1 Historie	15
2.2 Beschrijving huidige situatie	18
2.2.1 Algemeen	18
2.2.2 Java-eiland	18
2.2.3 KNSM-eiland	21
2.2.4 Oostelijke Handelskade	23
2.2.5 Woonschepen	25
2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan	26
2.3.1 Algemeen	26
2.3.2 Java-eiland en KNSM-eiland	26
2.3.3 Oostelijke Handelskade	27
2.4 Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan	28
2.5 Ontwikkelingen	28
2.5.1 Algemeen	28
2.5.2 Nieuw Argentinië	28
2.5.3 Zouthaven	29
2.5.4 Ontwikkeling ligplaatsen binnenvaartschepen	29
Hoofdstuk 3 Beleidskader	31
3.1 Rijksbeleid	31
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	31
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	31
3.1.3 Luchthavenindelingsbesluit	31
3.1.4 Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren	32
3.2 Provinciaal beleid	32
3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	32
3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie	33
3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020	34
3.4 Regionaal beleid	34
3.4.1 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam	34
3.4.2 Regionale Woonvisie	35
3.4.3 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012	36
3.4 Gemeentelijk beleid	36
3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam	36
3.4.2 Woonvisie: Wonen in de Metropool	38
3.4.3 Beleidsnotitie short stay (2009)	38
3.4.4 Verordening op het binnenwater 2010	39
3.4.5 Nota passagiersvervoer te water (maart 2007)	39
3.4.6 Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak'	40
3.4.7 Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen (februari 2008)	41
3.4.8 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)	42
3.4.9 Kantorenstrategie Amsterdam	43
3.5 Stadsdeelbeleid Oost	44
3.5.1 Woonvisie Oost 2011-2015	44
3.5.2 Waterrecreatie Zeeburg (2004, beleidsnotitie)	44



3.5.3 Groenbeleidsplan Zeeburg 1999	44
3.5.4 Woonbotenbeleid	45
3.5.5 Onderwijshuisvestingsplan 2011 -2015	45
Hoofdstuk 4 Milieuaspecten	46
<i>4.1 Geluidhinder</i>	46
4.1.1 Wettelijk kader	46
4.1.2 Gemeentelijk kader	48
4.1.3 Plangebied	48
4.1.4 Conclusie	49
<i>4.2 Milieuzonering bedrijven</i>	49
4.2.1 Kader	49
4.2.2 Plangebied	49
4.2.3 Conclusie	49
<i>4.3 Luchtkwaliteit</i>	50
4.3.1 Wettelijk kader	50
4.3.2 Plangebied	51
4.3.3 Conclusie	51
<i>4.4 Bodemkwaliteit</i>	51
4.4.1 Wettelijk kader	51
4.4.2 Plangebied	52
4.4.3 Conclusie	52
<i>4.5 Externe veiligheid</i>	52
4.5.1 Wettelijk kader	52
4.5.2 Plangebied	53
4.5.3 Brandweeraadvies	55
3.1.1 Conclusie	55
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	56
<i>5.1 Water</i>	56
5.1.1 Beleid	56
5.1.2 Waterparagraaf	57
<i>5.2 Archeologie en cultuurhistorie</i>	60
5.2.1 Archeologie	60
5.3.2 Cultuurhistorie	61
<i>5.3 Duurzaamheid</i>	63
<i>5.4 Flora en fauna en ecologie</i>	66
5.4.1 Wettelijk kader	66
5.4.2 Plangebied	67
5.4.3 Conclusie	67
Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving	68
<i>6.1 Algemeen</i>	68
6.1.1 Verbeelding	68
6.1.2 Regels	68
6.1.3 Toelichting	68
<i>6.2 De bestemmingen</i>	68
6.2.1 Hoofdstuk 1: Inleidende regels	69
6.2.2 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels	69
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	78
<i>7.1 Inleiding</i>	78
<i>7.2 Plangebied</i>	78
<i>7.3 Conclusie</i>	78
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
<i>8.1 Voortraject</i>	79
<i>8.2 Inspraak</i>	79



<i>8.3 Vooroverleg</i>	79
<i>8.4 Zienswijzen</i>	80
<i>Bijlagen</i>	81



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dienen bestemmingsplannen ouder dan tien jaar te worden herzien. Stadsdeel Oost geeft uitvoering aan deze wettelijke bepaling door in stappen haar bestemmingsplannen te vernieuwen. Voor het voorliggende plangebied zijn momenteel meerdere bestemmingsplannen van kracht die ouder zijn dan tien jaar. Naast het feit van de actualisatieplicht heeft het stadsdeel Oost in de loop der jaren op een aantal terreinen nieuw beleid vastgesteld. Dit vormt de basis voor het voorliggende bestemmingsplan, tezamen met de op 27 september 2011 vastgestelde 'Keuzenotitie Bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius' en een uitgevoerde inventarisatie naar de bestaande situatie.

1.2 Doel bestemmingsplan

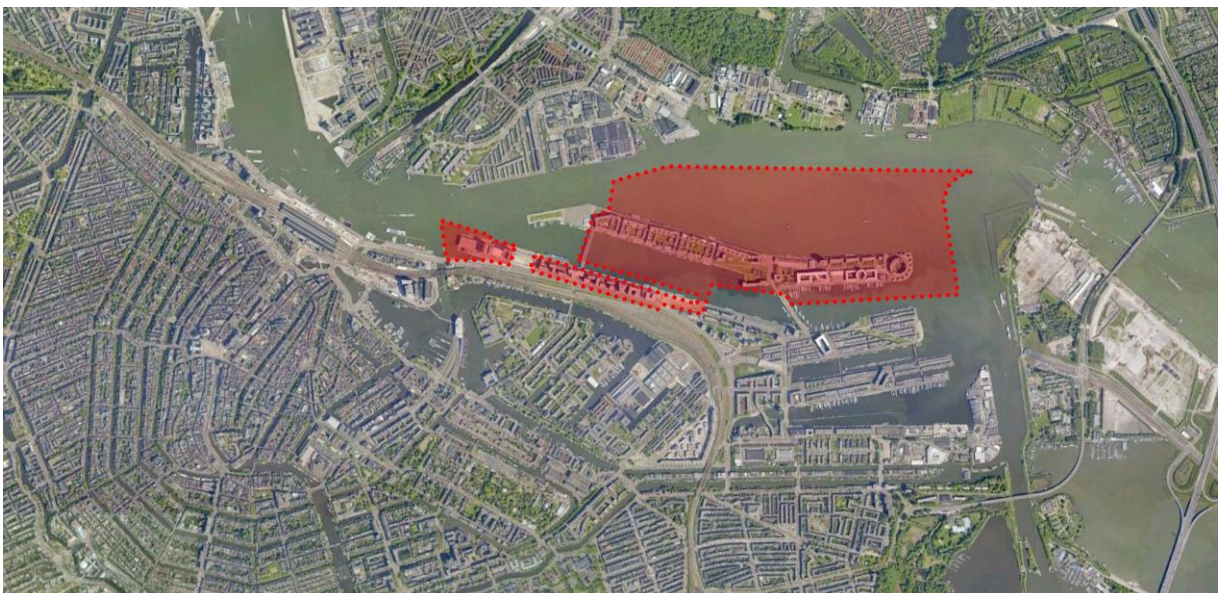
Met het voorliggende bestemmingsplan streeft het stadsdeel de volgende doelen na:

1. het komen tot uniformiteit in de wijze van bestemmen waarbij tevens wordt voldaan aan de huidige landelijke vereisten ten aanzien van standaardisatie;
2. het verkrijgen van een actueel juridisch-planologisch toetsingskader waarbij de bestaande situatie in het plangebied uitgangspunt is voor de nieuwe regeling;
3. het komen tot een digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar bestemmingsplan.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt in het noordelijk deel van Stadsdeel Oost. Het plangebied is bijna volledig omringd door water. Ten noorden van het plangebied ligt Stadsdeel Noord, ten zuiden liggen Sporenburg en Rietlanden en aan de zuidzijde van het spoortracé de Oostelijke Eilanden en het Marine Etablissement. Het Zeeburgereiland ligt ten oosten van het plangebied. Ten westen van het plangebied liggen de afmeerplaatsen langs de Oosterdokskade.

Op de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied in Amsterdam weergegeven.

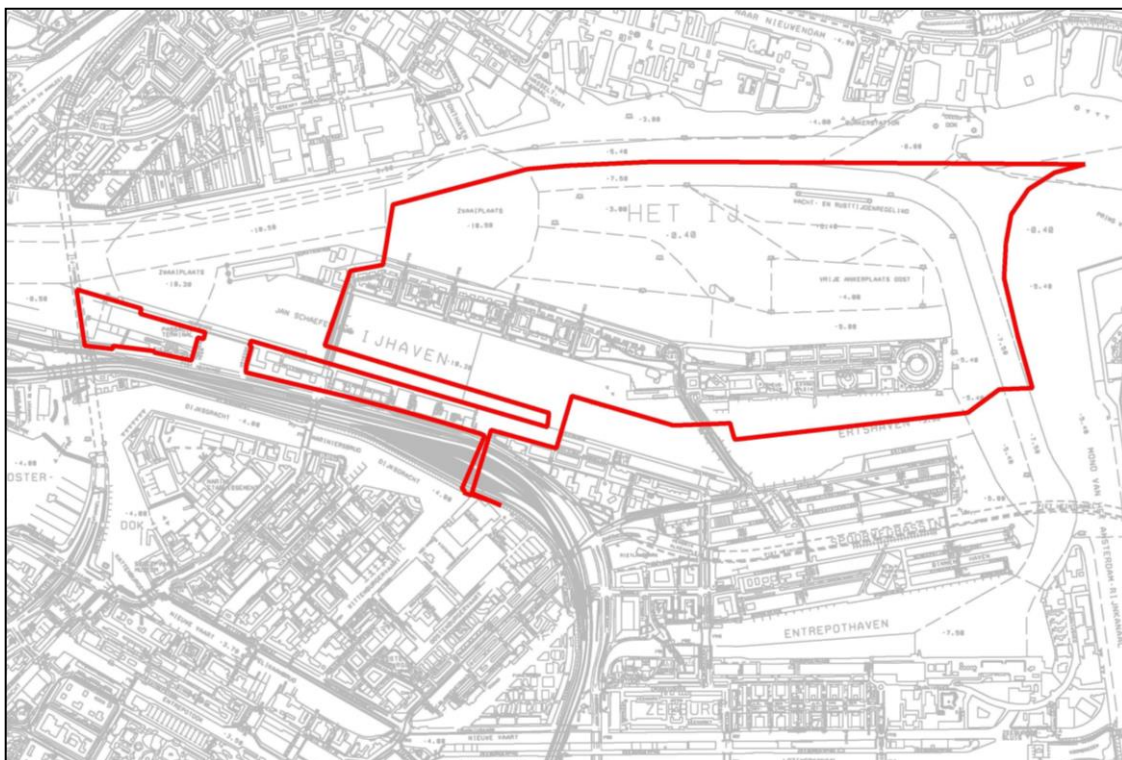


Afbeelding: ligging plangebied Oostelijk Havengebied Noord in Amsterdam (bron <http://maps.google.com/>)

De begrenzing van het bestemmingsplan is als volgt:

- noorden: het tussen Stadsdeel Noord en het Java-/KNSM-eiland en gelegen water, zijnde het IJ;
- oosten: het tussen KNSM-eiland en Zeeburgereiland gelegen water, zijnde het IJ;
- zuiden: de Piet Heinkade en het tussen Java-/KNSM-eiland en Sporenburg /Rietlanden gelegen water, zijnde de Ertshaven en de IJ-haven;
- westen: het tussen Stadsdeel Noord en het Java-eiland en gelegen water, zijnde het IJ, de Jan Schaeferbrug, Tosaristraat en het tussen het Muziekgebouw aan 't IJ en de Oosterdokskade gelegen water, zijnde de IJ-haven.

De plangrenzen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding. De westelijke kop van het Java-eiland is grootstedelijk gebied en valt derhalve buiten het voorliggende plangebied.



Afbeelding: begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord'

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
1. Java-eiland	2 april 1997	4 november 1998
2. KNSM-eiland 1998	28 november 2000	7 maart 2001
3. Kop Oostelijke Handelskade	8 juli 1998	18 september 1998
4. Oostelijke Handelskade	17 november 1999	30 mei 2000
5. Rietlanden	8 juli 1998	9 februari 1999
6. Algemeen Uitbreidingsplan	2 maart 1938	28 december 1938
7. Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg	7 juli 2010	n.v.t.

Figuur 1.4

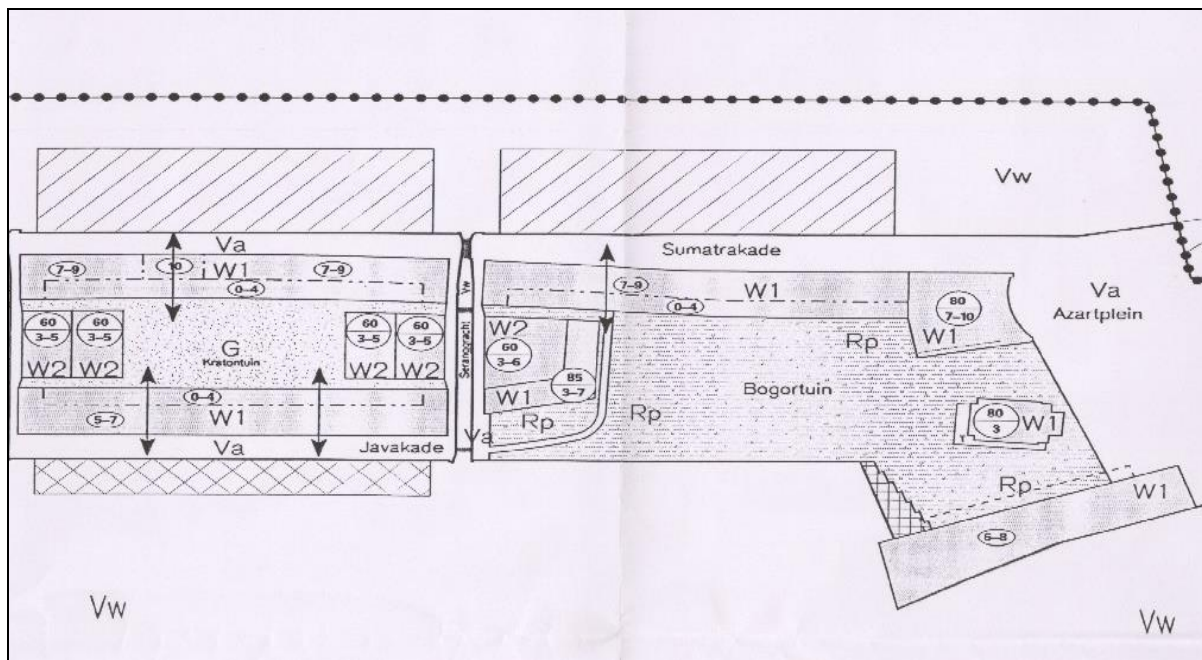
Ad 1 Java-eiland

Het vigerende bestemmingsplan 'Java-eiland' (1997) is een planologisch-juridische vertaling van het stedenbouwkundig ontwerp dat in destijds voor het Java-eiland is opgesteld. De Het plangebied bestaat voornamelijk uit aaneengeschakelde woonblokken met openbare binnenhoven. Het bestemmingsplan voorziet in de woonbestemmingen 'W1' en 'W2'. Beide bestemmingen zijn aangewezen voor woningen met inbegrip van daarbij behorende bergingen, nevenruimten, tuinen, erven en daarbij behorende voetpaden. Ter plaatse van de bestemming 'W1' zijn tevens voor parkeersouterrains en -kelders, ruimten ten behoeve van consumentverzorgende dienstverlening, kantoren, bedrijven, horeca I (fastfood, o.a. automatieken, snackbars, loketverkoop, fastfoodrestaurants), horeca III (cafés en restaurants, coffeeshops, ijssalons en lunchrooms), maatschappelijke voorzieningen, paramedische en recreatieve voorzieningen in de eerste twee bouwlagen toegestaan.

Voor Horeca I en III geldt een maximum van 2 vestigingen per bestemmingsvlak, met een maximum vloeroppervlak per vestiging van 150 m². Binnen het gehele plangebied zijn tezamen maximaal 15 horecavestigingen toegestaan. Voor overige niet-woonfuncties geldt een maximum vloeroppervlak per vestiging van 300 m².

Voor het meest noordoostelijk gelegen bestemmingsvlak W1 geldt ten aanzien van horeca een maximum aantal vestigingen van 3. Met een maximum van 2 vestigingen voor horeca I. De maximum vloeroppervlak per vestiging bedraagt hier 300 m², met een maximum totaal vloeroppervlak van 500 m².

Voor delen van het aanwezige water ter plaatse van de IJ-haven en het IJ welke gebruikt mogen worden als ligplaats voor binnenvaartschepen/bedrijfsschepen en woonschepen is goedkeuring onthouden.



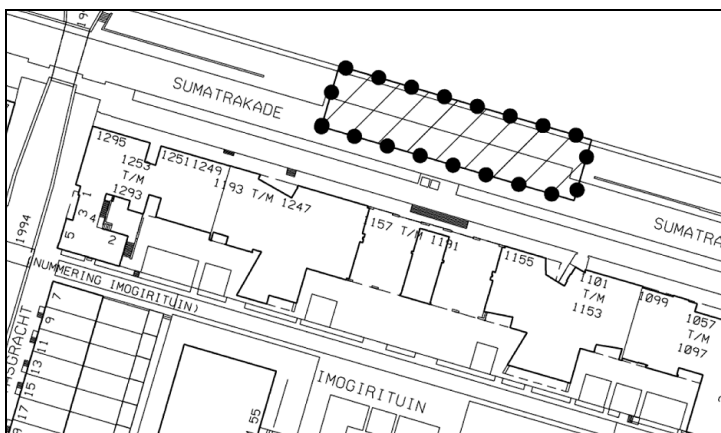
Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Java-eiland'

De maximale bouwhoogte binnen de bouwvlakken is aangegeven door een minimum en maximum aantal bouwlagen. Langs de noordelijke en zuidelijke randen van de bouwblokken variëren deze van 5 tot 10 bouwlagen. In de binnenhoven varieert het aantal bouwlagen van 3 tot 5 bouwlagen.

Vorbereidingsbesluit Sumatrakade

In het bestemmingsplan 'Java-eiland' is langs een deel van de Sumatrakade, direct grenzend aan het water horeca toegestaan. Aangezien toekomstige bebouwing hier niet wenselijk is heeft het stadsdeel op 15 november 2011 een voorbereidingsbesluit genomen voor dit deel van de Sumatrakade. Eventuele bebouwing zou ter plaatse een belemmering vormen voor de cruisevaart en is daarmee ongewenst. In het voorliggende bestemmingsplan is voor dit deel van de Sumatrakade geen bouwmogelijkheid meer opgenomen. Aanvragen omgevingsvergunning worden op grond van dit besluit aangehouden tot het moment dat de voorbereidingsbescherming vervalt. Het voorbereidingsbesluit geldt voor een termijn van 1 jaar.

Op de onderstaande afbeelding is de exacte begrenzing van het voorbereidingsbesluit te zien.



Afbeelding: begrenzing van het voorbereidingsbesluit

Ad 2 KNSM-eiland

Voor het KNSM-eiland is op 1 november 1990 door de gemeenteraad het bestemmingsplan 'KNSM-eiland' vastgesteld en behoudens een bestemmingsvak (Loods 6 bij de entree van het eiland), door de Kroon goedgekeurd. Dit bestemmingsplan diende als planologisch-juridisch kader voor de reconstructie van het KNSM-eiland.

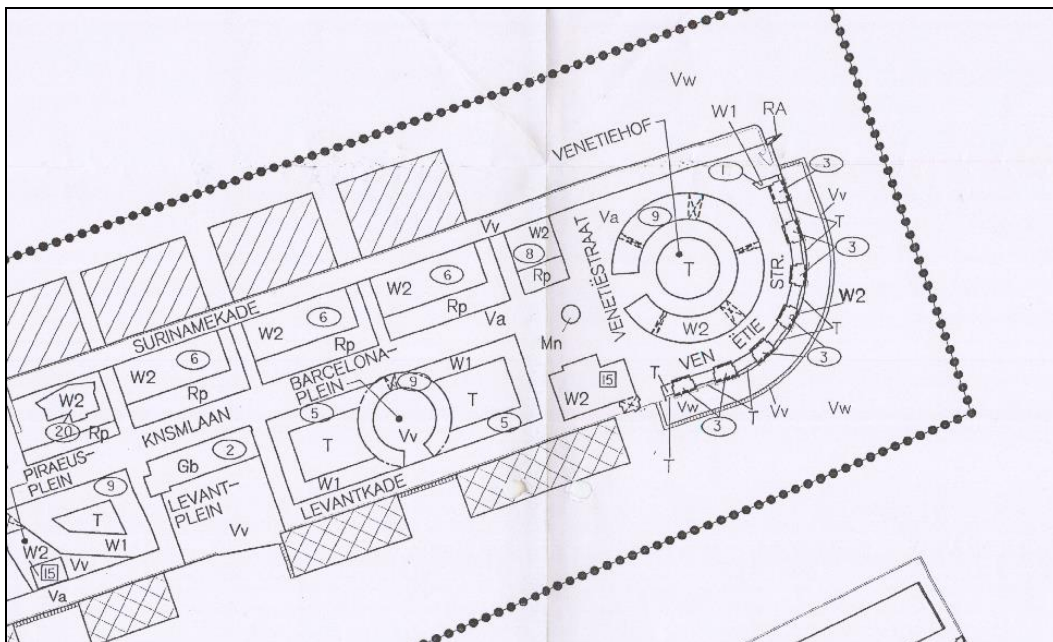
Begin jaren '90 van de vorige eeuw zijn voor het KNSM-eiland verschillende voorbereidingsbesluiten genomen. De reden daarvoor was, dat de inzichten over de toe te laten functies in de kleinschalige bedrijfsruimten in het plangebied zich wijzigden. Verschillende particuliere initiatieven waar volgens nieuwe inzichten geen bezwaren tegen waren, konden volgens het vigerende bestemmingsplan uit 1990 niet gehonoreerd worden. Ook zijn er enkele voorbereidingsbesluiten genomen om enkele bouwplannen mogelijk te maken die (in geringe mate) afweken van het bestemmingsplan 'KNSM-eiland'. Gevoegd bij de noodzaak tot het planologisch-juridisch regelen van het door de kroon niet goedgekeurde bestemmingsvak en de aanpassing van de westelijke grens van het bestemmingsplan als gevolg van de overdracht van het KNSM-eiland van centrale stad naar het stadsdeel Zeeburg, waren genoemde ontwikkelingen aanleiding tot een herziening van het bestemmingsplan KNSM-eiland. Er is niet gekozen voor een aantal partiële herzieningen, maar voor een nieuw bestemmingsplan voor het hele KNSM-eiland.

Het bestemmingsplan 'KNSM-eiland 1998' is op 28 november 2000 door de stadsdeelraad van stadsdeel Zeeburg vastgesteld. Het bestemmingsplan beslaat de reeds gerealiseerde bebouwing en heeft daarmee vooral een functie voor het beheer van het KNSM-eiland.

Het bestemmingsplan gaat uit van twee woonbestemmingen 'Woningen c.a.' (W1) en 'Woningen' (W2). Binnen de bestemming 'Woningen c.a.' (W1) zijn woningen met inbegrip van daarbij behorende bergingen en andere nevenruimten, alsmede kantoren, bedrijven, maatschappelijke-, medische- en recreatieve voorzieningen, consumentverzorgende dienstverlening, winkels, ateliers en parkeervoorzieningen en, uitsluitend voor wat betreft de twee grote appartementsgebouwen aan de Levantkade tevens horeca I en III.

De niet-woonfuncties zijn uitsluitend toegestaan in de 1^e en/of 2^e bouwlaag en de parkeervoorzieningen uitsluitend in kelders en souterrains. Per appartementsgebouw aan de Levantkade zijn maximaal twee horecavestigingen toegestaan met een maximum vloeroppervlak van 150 m².

Binnen de bestemming 'Woningen' (W2) woningen met inbegrip van daarbij behorende bergingen en andere nevenruimten alsmede parkeervoorzieningen toegestaan. Parkeervoorzieningen uitsluitend mogen worden gerealiseerd in kelders en souterrains.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'KNSM-eiland'

De maximale bouwhoogte binnen de bouwvlakken is aangegeven door een maximum aantal bouwlagen. Op sommige locaties zijn de bouwhoogten in meters op de plankaart aangeduid. Langs de noordzijde van de KNSM-laan is een hoogte accent bestaande uit 20 bouwlagen toegestaan.

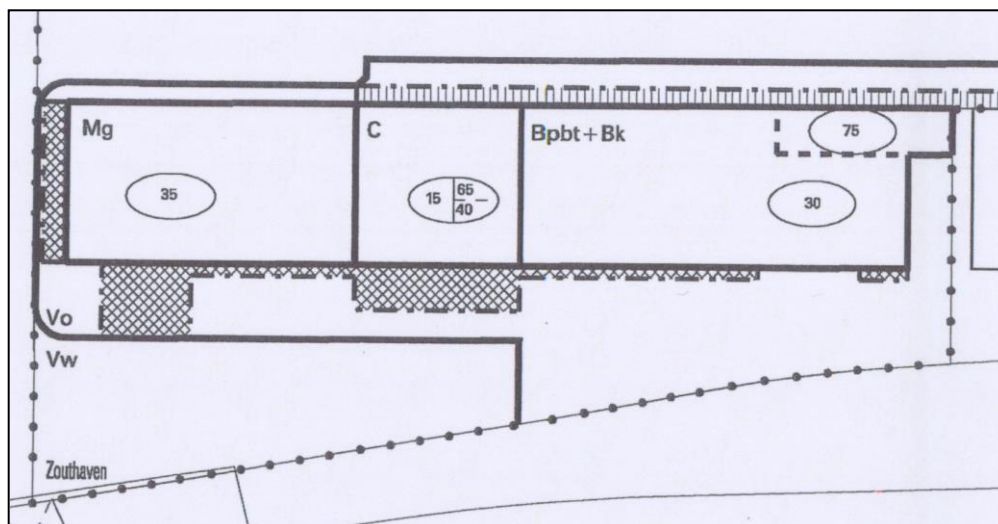
Ad 3 Kop Oostelijke Handelskade

Het plangebied van bestemmingsplan Kop Oostelijke Handelskade ligt in het meest westelijke deel van het voorliggende bestemmingsplangebied. Het bestemmingsplan (vastgesteld in 1998) is een vertaling van het stedenbouwkundig Programma van Eisen 'Oostelijke Handelskade' en het masterplan 'Kop Oostelijke Handelskade'.

De gronden bestemd voor 'Passagiers- en busterminal' waarboven kantoren (Bpbt+Bk) zijn aangewezen voor gebouwen ten behoeve van een passagiers- en een busterminal, met inbegrip van daarbij behorende nevenruimten en publieksfuncties, waarboven kantoren, alsmede voor al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen. De maximum bouwhoogte bedraagt 30 meter, met één hoogteaccent van 75 meter.

Het Muziekgebouw aan 't IJ met het BIM-huis zijn bestemd als 'Cultureel Centrum (Mg)'. Deze gronden zijn aangewezen voor een gebouw ten dienste van culturele activiteiten en een grote publieke hal op de kop, alsmede voor al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen. De maximum bouwhoogte bedraagt 35 meter.

Het binnencluster is bestemd als 'Centrumvoorzieningen (C)'. Deze gronden zijn aangewezen voor kantoren en een hotel, alsmede voor al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen. De maximum bouwhoogte bedraagt 15 meter, met één hoogteaccent van 65 meter.

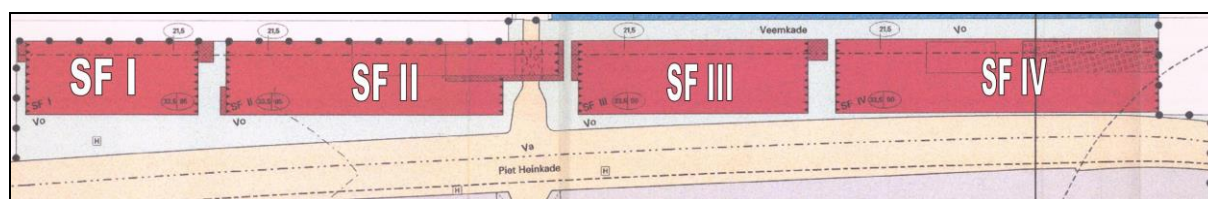


Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan Kop Oostelijke Handelskade

Ad 4 Oostelijke Handelskade

Het bestemmingsplan 'Oostelijke Handelskade' (1999) is gericht op de herontwikkeling van (een gedeelte) van het noordelijk deel van de Piet Heinkade. De bebouwing gaat hier uit van de bestemmingen 'Stedelijke Functies' (SF I tot en met SF IV).

Op de onderstaande uitsnede is aangegeven welke bestemming bij welk bouwblok behoort.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Oostelijke Handelskade' (1999)

Binnen de bestemming 'Stedelijke Functies I' (SF 1) zijn kantoren, bedrijven, publieksfuncties en gebouwde parkeervoorzieningen met inbegrip van daarbij behorende nevenruimten, alsmede geluidsschermen, tuinen, erven en openbare ruimte toegestaan.

De bestemmingen 'Stedelijke Functies II t/m IV' (SF II t/m SF IV) zijn bestemd voor woningen, kantoren, bedrijven, publieksfuncties (met dien verstande, dat binnen SF III géén horeca mag worden gerealiseerd) en gebouwde parkeervoorzieningen, met inbegrip van daarbij behorende nevenruimten alsmede geluidsschermen, tuinen, erven en openbare ruimte.

Per bestemmingsvlak geldt een maximaal gezamenlijk vloeroppervlak voor horeca van:

200 m² binnen Stedelijke Functies I, 800 m² binnen Stedelijke Functies II en 400 m² binnen Stedelijke Functies IV. Hierbij gelden maximale vloeroppervlakten per horecacategorie.

Voor bedrijven geldt een maximaal vloeroppervlak per vestiging van 500 m², voor winkels geldt een maximaal gezamenlijk vloeroppervlak van 2.000 m². Binnen bestemmingsvlak Stedelijke Functies II is één bedrijf met een vloeroppervlak van 5.600 m² toegestaan.

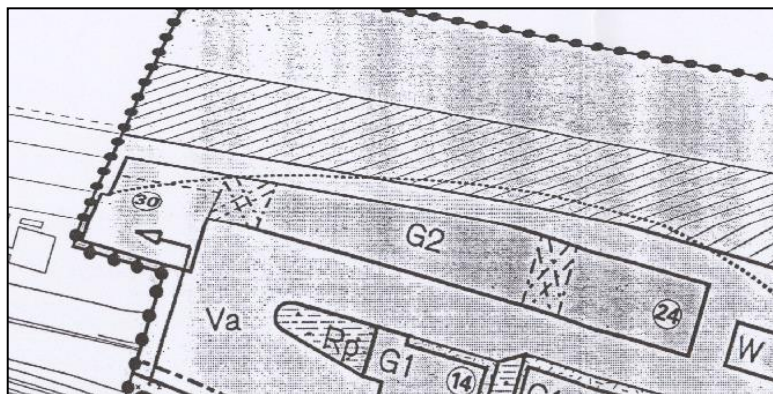
In de IJ-haven zijn voor een deel ligplaatsen voor binnenvaartschepen toegestaan.

Voor de bebouwing direct grenzend aan de Piet Heinkade geldt een maximale bouwhoogte van 33,5 meter met een maximaal bebouwingspercentage van 90%. De bebouwing langs de Veemkade gaat uit van een bouwhoogte van 21,5 meter. In de voorschriften zijn verschillende aanvullende bouwbepalingen opgenomen: de gevel van de gebouwen worden gesitueerd op de aangegeven bouwgrenzen, de bebouwing aan de Piet Heinkade bestaat uit een reeks gebouwen met aan de straatzijde gesitueerde open ruimtes, de open ruimtes mogen worden uitgevoerd als atria, mits deze transparant zijn en duidelijk te onderscheiden zijn van de bouwvolumes.

Ad 5 Bestemmingsplan Rietlanden

Ter plaatse van het westelijk deel van de Oostelijke Handelskade geldt het bestemmingsplan 'Rietlanden' (1998). De ter plaatse voorziene bebouwing is bestemd als 'Gemengde voorzieningen (G2).

Binnen deze bestemming zijn naast woningen tevens bedrijven, kantoren, consumentverzorgende dienstverlening, horeca, hotels, maatschappelijke voorzieningen en recreatieve voorzieningen toegestaan. Op twee locaties is de aanduiding 'Poort toegestaan' op de plankaart aangegeven. Ter plaatse geldt een maximale bouwhoogte van 24 en 30 meter.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Rietlanden' (1998)

Ad 6 Algemeen Uitbreidingsplan

Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP, 1938) is een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam. Na de Tweede Wereldoorlog werd het grotendeels uitgevoerd. Het plan voorzag in de grootschalige woninguitbreiding naar het westen en zuiden van de stad. Gezien de ongunstige ligging van het Oostelijk Havengebied voor zeeschepen ging het AUP uit van een (toekomstige) uitbreiding van de haven ten westen van het Centraal Station.

Het AUP heeft weliswaar de status van een bestemmingsplan, maar kent geen volledige juridisch planologische regeling met (bouw)voorschriften. De Amsterdamse bouwverordening heeft daarom een aanvullende werking op het AUP.



Ad 7 Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg

Aangezien het Oostelijk Havengebied in de loop van de jaren is getransformeerd tot woongebied en ook voor het Zeeburgereiland hiervoor plannen in ontwikkeling zijn was het wenselijk om de oorspronkelijke zone te actualiseren. Omdat door de ontwikkelingen van de afgelopen jaren alleen nog 'A-inrichtingen' aanwezig zijn op het werkgebied Cruquius kan de geluidzone worden ingekrompen tot het gebied rondom Cruquius.

Het bestemmingsplan 'Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg' beoogt uitsluitend te voorzien in de actualisatie van de oorspronkelijke geluidzone uit 1986. Na deze actualisatie heeft de geluidzone alleen nog betrekking op het werkgebied Cruquius. Bij de ligging van deze nieuwe zone zijn de destijds bestaande geluidrechten van de bedrijven uit hun milieuvergunningen en de volgens de algemene voorschriften uit het Activiteitenbesluit in acht genomen.

Door het facet-bestemmingsplan zijn een aantal bestaande bestemmingsplannen in één keer herzien. Dit waren alle bestemmingsplannen die geheel of gedeeltelijk binnen de nieuwe en/of de oude zone (50 dB(A)-contour) lagen. Deze werkwijze voorkwam dat voor elk bestemmingsplan afzonderlijk een herzieningsprocedure moet worden doorlopen.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan, de ligging van het plangebied en de plangrens en de geldende bestemmingsplannen. Hoofdstuk 2 beschrijft de historie, de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich (nog) voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid en stadsdeelbeleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie, duurzaamheid en flora en fauna). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats. Een toelichting op het juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling en de huidige situatie. Er wordt ingegaan op de in het gebied aanwezige functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen, de monumenten en de structuren zoals de bouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur.

1.1 Historie

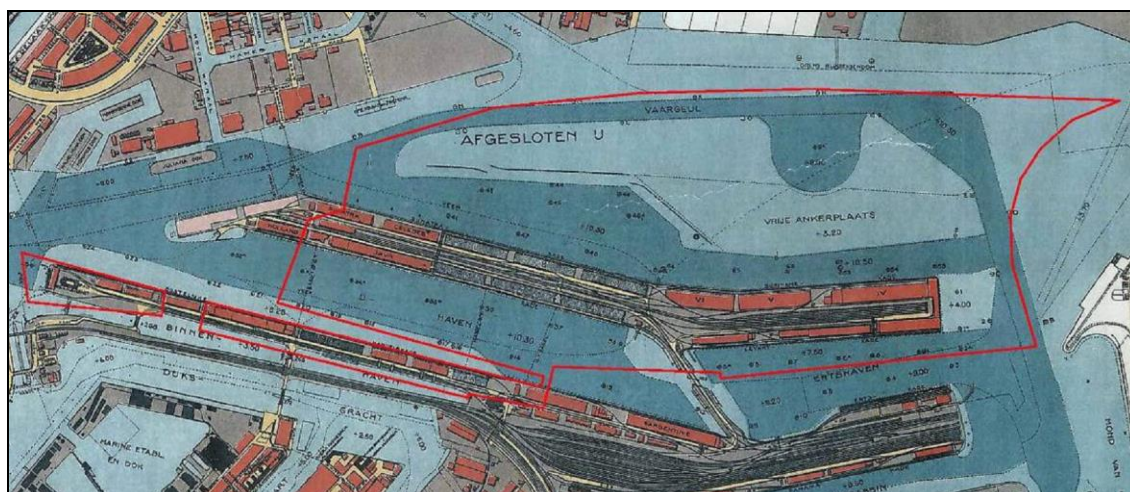
De aanleg van het Noordzeekanaal en Handelskade

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

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

IJ-eiland

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



Afbeelding: voorliggend plangebied (rood omlijnd) op een uitsnede van een kaart van Publieke Werken uit 1922

De kades werden genoemd naar de bestemmingen waarop gevaren werd: in het westen de Sumatra- en Javakade, in het oosten de Suriname- en Levantkade. In 1903 verhuisde de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM) naar het oostelijk deel van het IJ-eiland. In de loop van de daaropvolgende jaren breidde het bedrijf zich uit over de hele Suriname- en Levantkade en ging dit deel KNSM-eiland heten. De SMN bouwde in 1907 een nieuw pakhuis op het westelijk deel van het IJ-eiland, het Java-eiland genoemd. In 1910 verkocht de SMN de bedrijfsruimten op de Handelskade aan de Hollandse Stoomboot Maatschappij en verplaatste alle activiteiten naar het Java-eiland.



Afbeelding: werkzaamheden aan de kop van de Javakade, met links op de achtergrond de Handelskade (foto Jacob Olie 1901, SAA)

Bloei en neergang

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



Afbeelding: luchtfoto KNSM-eiland rond 1960

In de loop van de zestiger jaren kon het Oostelijk Havengebied niet meer worden aangepast aan de ontwikkelingen in het goederenvervoer. Dit havengebied was vooral ingericht voor het overslaan van stukgoed. Maar in het in 1935 in de gemeenteraad aangenomen Algemeen Uitbreidingsplan werd het



Oostelijk Havengebied al een historische vergissing genoemd: 'Nergens ter wereld bestaat een havenstad waar zeeschepen eerst voorbij moeten varen om hun lading te lossen, die vervolgens met dekschuiten terug naar de stad wordt vervoerd'. Het plan voorzag dan ook in een uitbreiding van de haven ten westen van het Centraat Station.

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

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

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

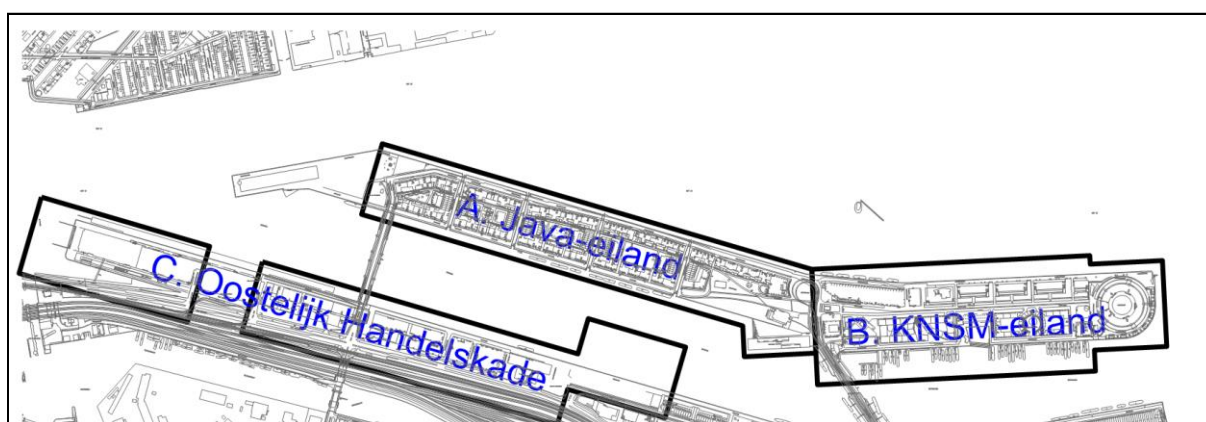
2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Algemeen

Het voorliggende plangebied kan worden ingedeeld in drie verschillende deelgebieden met elk eigen functionele kenmerken en stedenbouwkundige opzet. Het betreft de gebieden:

- A. Java-eiland;
- B. KNSM-eiland;
- C. Oostelijke Handelskade.

In de navolgende paragrafen wordt per deelgebied ingegaan op het huidige gebruik en de aanwezige bebouwingskenmerken. Op de onderstaande afbeelding zijn de deelgebieden weergegeven.



Afbeelding: deelgebieden bestemmingsplan 'Oostelijk Handelsgebied Noord'

2.2.2 Java-eiland

Gebruik

Het Java-eiland is in de jaren '90 van de vorige eeuw herontwikkeld naar een overwegend woongebied. De herontwikkeling voorzag in de realisatie van ca. 1.400 woningen op een oppervlakte van ca. 15 ha. Het Java-eiland is ingedeeld in 5 ruimtelijke eenheden waarvan de binnenhoven openbaar toegankelijk zijn en gekenmerkt worden door een parkachtige inrichting.

Naast de aanwezige woningen zijn er ter plaatse van het Java-eiland ook niet-woonfuncties aanwezig. Het betreft hier (kleinschalige) menging van functies zoals kantoren, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen. De niet-woonfuncties zijn voornamelijk gesitueerd in de plint langs de Tosastraat en de Sumatrakade. Op enkele locaties komen niet-woonfuncties voor in de eerste twee bouwlagen. Op het Java-eiland zijn momenteel 4 horecavoorzieningen aanwezig (3 restaurants en 1 snackbar). In het westelijk gelegen park bevindt zich het voormalige SHB-gebouw hier zijn, naast atelierwoningen diverse sociaal-medische voorzieningen aanwezig.

Aan de noordzijde, langs de Sumatrakade zijn ligplaatsen voor binnenvaartschepen en grote bedrijfsmatige pleziervaartuigen aanwezig. Langs de zuidelijke Javakade bevinden zich enkele woonschepen. In paragraaf 2.2.5 wordt nader ingegaan op de binnen het plangebied aanwezige woonschepen.

De Sumatrakade en de Tosaristraat vormen de hoofdontsluiting van het Java-eiland. De Jan Schaeferbrug verbindt de kop van het Java-eiland met de Piet Heinkade. De Verbindingsdam sluit aan op de Oostelijke handelskade. Overige wegen ter plaatse van het Java-eiland zijn ingericht als 30 km-uur zones. Het parkeren geschiedt voor een groot deel in parkeersouterrains onder de bebouwing langs de Sumatra- en Javakade. In het meest zuidoostelijk gelegen woonblok wordt ook ondergronds geparkeerd. Op enkele plaatsen wordt langs de kades geparkeerd op maaiveldniveau. In het noordoosten van het Java-eiland bevindt zich een tramlus.



Afbeelding: luchtfoto Java-eiland

Bebouwing

Het Java-eiland wordt gekenmerkt door gevarieerde hoge appartementengebouwen in langgerekte linten langs de Sumatra- en Javakade. De appartementengebouwen langs de Sumatrakade zijn opgebouwd uit 7 tot 10 bouwlagen, langs de Javakade bestaat de aanwezige bebouwing voornamelijk uit 5 tot 7 bouwlagen. De hoofdbebouwing is terugliggend ten opzichte van het onderliggende parkeersouterrain gebouwd. Hierdoor ontstaat een langgerekt 'bordes' langs de hoofdbebouwing. Langs de Sumatra- en Javakade dienen de bordessen voornamelijk als toegangsplint van de appartementengebouwen. Langs de Javakade zijn delen van het bordes tevens in gebruik als tuin/terras. Ter plaatse van de binnenhoven zijn woongebouwen bestaande uit 4 bouwlagen aanwezig.

Dwars op de Sumatra- en Javakade bevinden zich een viertal dwarsgrachten waarlangs nieuwerwetse grachtenpanden zijn gerealiseerd. Door de aanleg van deze dwarsgrachten is het Java-eiland onderverdeeld in 5 bouwblokken. Aan de dwarsgrachtjes op het Java-eiland is geprobeerd om een zeer gevarieerd gevelbeeld te maken. Elke woning is nadrukkelijk verschillend ontworpen. De woningen zijn grondgebonden en als moderne grachtenpanden vormgegeven. De hoogtes verschillen dragen bij aan het gevarieerde beeld. De woningen zijn nu 4 en 5 lagen hoog. De bestaande bouwhoogtes vastleggen in het voorliggende bestemmingsplan is gewenst. De woningen zijn al erg hoog in verhouding tot het smalle grachten profiel.



Afbeelding: bebouwing ter plaatse van de Javakade (links) en kop Sumatrakade (rechts)



Afbeelding: dwarsgracht (links) en binnenhof (rechts)



Afbeelding: meest zuidoostelijk gelegen woonblok (links) en park (rechts)

2.2.3 KNSM-eiland

Gebruik

Het KNSM-eiland is, net als het Java-eiland, in de jaren '90 van de vorige eeuw herontwikkeld, hierbij zijn enkele bestaande (havengerelateerde) gebouwen bewaard gebleven. Het KNSM-eiland wordt gekenmerkt als woongebied met de nodige bedrijvigheid in vorm van kleinschalige units en een bedrijfsverzamelgebouw (Loods 6). In totaal zijn er ca. 1.300 woningen gerealiseerd op een oppervlakte van ca. 10 ha. Karakteristiek voor het KNSM-eiland zijn de kaden, deze zijn voor een groot deel auto-luw- of autovrij en openbaar toegankelijk.

Naast de aanwezige bedrijvigheid zijn er ter plaatse van de grote appartementengebouwen ten zuiden van de KNSM-laan ook diverse niet-woonfuncties aanwezig. Het gaat hier om kantoren, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Deze niet woonfuncties zijn voornamelijk gesitueerd in de 1^o bouwlaag langs de Levantkade en het Levantplein.

Aan de noordzijde, langs de Surinamekade zijn ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Hier bevindt zich ter plaatse van Loods 6 nog een oude Hijskraaninstallatie. Ten zuiden van de Levantkade liggen enkele clusters met woonschepen. In het zuidwesten is een kleine jachthaven aanwezig en het noordoosten bevindt zich een radarinstallatie ten behoeve van de beroepsvaart. In paragraaf 2.2.5 wordt nader ingegaan op de binnen het plangebied aanwezige woonschepen.

Het KNSM-eiland gaat uit van één hoofdontsluiting voor autoverkeer midden op het schiereiland (KNSM-laan). Overige wegen zijn ingericht als 30 km-uur zones. Het KNSM-eiland wordt ontsloten via de Verbindingsdam naar de Oostelijke Handelskade. Het parkeren geschiedt voor een groot deel in parkeersouterrains onder de appartementengebouwen. Langs de KNSM-laan en de Levantkade wordt geparkeerd op maaiveldniveau



Afbeelding: luchtfoto KNSM-eiland

Bebouwing

Het KNSM-eiland wordt gekenmerkt door de gevarieerde bouwblokken aan weerszijden van de centraal over het eiland gelegen KNSM-laan. De beëindiging van het eiland wordt gevormd door het oostelijk gelegen cirkelvormig appartementengebouw langs de Venetiëstraat.

Ten noorden van de KNSM-laan, naast het voormalige douanegebouw staat een 60 meter hoge woontoren. Ten oosten van deze toren bevinden zich 3 gelijke appartementengebouwen met een bouwhoogte van ca. 19 meter. Rondom het cirkelvormige gebouw aan het eind van het eiland staan aan elkaar geschakelde watervilla's en oeverappartementen.

Het zuidelijk deel van het KNSM-eiland wordt gekenmerkt door de twee grote appartementengebouwen die een duidelijke onderlinge stedenbouwkundige samenhang hebben. De lengte- en breedte-maat van deze appartementengebouwen zijn gelijk.



Afbeelding: Surinamekade met voormalig douanegebouw en hijskraan (links) en jachthaven Levantkade (rechts)



Afbeelding: appartementengebouwen zuidzijde KNSM-laan



Afbeelding: bebouwing Venetiëstraat (links) en bebouwing Levantplein (rechts)

2.2.4 Oostelijke Handelskade

Gebruik

De bebouwing langs de Oostelijke Handelskade wordt gekenmerkt door een langgerekte strook met bouwblokken en tussenliggende openbare verblijfsgebieden. In het meest westelijke cluster van het deelgebied Oostelijke Handelskade bevindt zich het Muziekgebouw aan 't IJ met het BIM-huis, de Passagiers Terminal Amsterdam, het Mövenpick hotel en het hoofdkantoor van Phillips in de IJ-toren.

Het midden cluster wordt gekenmerkt door een hoogstedelijk karakter met een menging van (hoogwaardig) wonen, stedelijke voorzieningen, cultuur en kantoren. Bij het westelijk deel van dit cluster ligt de nadruk vooral op kantoorfuncties en stedelijke voorzieningen, verder naar het oosten domineert de woonfunctie vanaf de 2^e en soms de 3^e bouwlaag.

Het Oostelijk cluster bestaat uit het project 'Argentinië'. Dit project gaat enkel uit van woningbouw en sluit hiermee aan op het oostelijk gelegen appartementengebouwen langs de Oostelijke Handelskade. Het woningbouwproject 'Argentinië' bevindt zich momenteel (deels) in de afrondende fase.

De Jan Schaeferbrug vormt een verbinding met het Java-eiland. De brug doorkruist het pakhuis Willem de Zwijger en sluit aan op het kruispunt Piet Heinkade/ Kattenburgerstraat. In het pakhuis Willem de Zwijger zijn instellingen gehuisvest op het gebied van multimedia en cultuur.

De Oostelijke Handelskade wordt ontsloten via dwarsstraten die in verbinding staan met de Piet Heinkade. Alle aanwezige parkeervoorzieningen bevinden zich in een ondergrondse parkeergarage bestaande uit twee bouwlagen.



Afbeelding: luchtfoto Oostelijke Handelskade

Bebouwing

Het westelijke cluster wordt gekenmerkt door een diversiteit aan architectuur. Kenmerkend zijn de twee hoogteaccenten, de IJ-toren (ca. 80 meter), het Mövenpick hotel (ca. 60 meter) en het Muziekgebouw aan 't IJ. Dit gebouw gaat uit van een en een grote luifel aan de westzijde, een overbouwning aan de zuidzijde en een markante toegangsbrug voor bezoekers.

De bebouwing ter plaatse van het midden cluster wordt gekenmerkt door een duidelijke bouwkundige en architectonische scheiding. Langs de Veemkade bevinden zich op sommige locaties voormalige

pakhuizen van ca. 15 tot 24 meter. De hoogte van de voormalige pakhuizen is maatgevend geweest voor de nieuwbouw langs de Veemkade. De bebouwing langs de Piet Heinkade gaat uit van grote gebouwen met een bouwhoogte van ca. 35 meter.

Ter plaatse van het meest oostelijke cluster gaat het grootste deel van de bebouwing uit van een hoogte van ca. 24 meter.



Afbeelding: muziekgebouw aan 't IJ met het BIM-huis (links) Passagiers Terminal Amsterdam en hotel (rechts)



Afbeelding: bebouwing gezien vanaf de Piet Heinkade.



Afbeelding: nieuwbouwproject Argentinië (links) voormalige pakhuizen langs de Veemkade.

2.2.5 Woonschepen

Op een aantal plaatsen binnen het voorliggende bestemmingsplan liggen woonschepen. Deze woonschepen zijn vaak nog herkenbaar als een van origine varende schepen. Zo zijn de originele kenmerken zoals een stuurhut, een roer en gangboorden nog veelal zichtbaar. De meeste woonschepen bevinden zich ten zuiden van het KNSM-eiland in de Ertshaven. Ten noorden van Het KNSM-eiland, langs de Surinamekade liggen 4 woonschepen. In de IJ-haven, ten zuiden van het Java-eiland liggen 6 woonschepen en een restaurantboot. De noordzijde van de Sumatrakade en delen van de Surinamekade, Javakade en Veemkade voorzien in afmeerlocaties voor de bedrijfsvaartuigen en grote bedrijfsmatige pleziervaartuigen. Op de onderstaande afbeelding is globaal aangegeven waar de woonschepen, verspreid over het plangebied, aanwezig zijn.



Afbeelding: woonschepen verspreid over het plangebied Oostelijk Havengebied Noord



Afbeelding: woonschepen zuidzijde KNSM-eiland (links) en zuidzijde Java-eiland (rechts)



Afbeelding: jachthaven KNSM-eiland (links) en ligplaats bedrijfsvaartuig noordzijde KNSM-eiland (rechts)



2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

2.3.1 Algemeen

Op 27 september 2011 is de 'Keuzenotitie Bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius' door de stadsdeelraad vastgesteld. In de keuzenotitie is een aantal beleidsmatige uitgangspunten vastgelegd die van toepassing zijn op het voorliggende bestemmingsplan. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en de in de keuzenotitie voorgestelde regeling beschreven. In de keuzenotitie is het plangebied van bestemmingsplan Oostelijke Handelskade Noord onderverdeeld in twee gebiedseenheden, te weten het Java-eiland/KNSM-eiland en Oostelijke Handelskade.

2.3.2 Java-eiland en KNSM-eiland

Uitgangspunt

De huidige vigerende bestemmingsplannen 'KNSM-eiland 1998' en 'Java-eiland' zijn opgesteld om de realisatie van woongebouwen met niet-woonfuncties mogelijk te maken (Java-eiland) en om een bestaande situatie te beheersen (KNSM-eiland). Inmiddels is het hele gebied ontwikkeld op basis van de bouw- en gebruiksmogelijkheden uit de geldende bestemmingsplannen. Het uitgangspunt voor het voorliggende bestemmingsplan is dan ook om de bestaande situatie op te nemen in het nieuwe bestemmingsplan.

Gebruik

De bouwblokken op beide eilanden worden, met uitzondering van gebouwen zoals Loods 6, gedomineerd door de woonfunctie. De mogelijkheden voor het vestigen van niet-woonfuncties vanuit de geldende bestemmingsplannen zijn in de bestaande situatie niet altijd benut.

Om recht te doen aan de gerealiseerde situatie (beheren) en tevens flexibiliteit te bieden ten aanzien van de aanwezige niet-woonfuncties is het wenselijk dat alle aanwezige niet-woonfuncties een gemengde bestemming krijgen waarbinnen het gebruik als detailhandel, dienstverlening, kantoren en bedrijven is toegestaan.

Het is wenselijk dat bestaande horecavestigingen specifiek worden bestemd in het bestemmingsplan. Uitbreiding van het aantal vestigingen wordt daarmee niet mogelijk gemaakt. Het is wel wenselijk om flexibiliteit te bieden op het KNSM-eiland, zodat bij vertrek van een horecavestiging op de ene plek een nieuwe horecavestiging kan komen op een andere plek. Het aantal vestigingen dient niet toe te nemen. Hiervoor dient een reguliere Wabo procedure te worden doorlopen. Bij een reguliere Wabo procedure beslist het bestuursorgaan respectievelijk het bevoegd gezag op een aanvraag om een omgevingsvergunning binnen acht weken na de datum van ontvangst van de digitale aanvraag. De termijn van acht weken kan eenmaal worden verlengd met zes weken.

Bouwen

De gebouwen op beide eilanden zijn reeds gerealiseerd op grond van het geldende bestemmingsplan (of het bestemmingsplan daarvoor, inclusief de daarin opgenomen eisen ten aanzien van het aantal bouwlagen en de bouwhoogte van de verschillende bouwlagen). Het is niet langer noodzakelijk en wenselijk eisen op te nemen ten aanzien van aantallen bouwlagen en bebouwingspercentages. Het is wenselijk de maximaal toegestane hoogtes uit de geldende bestemmingsplannen, die in overwegende mate overeenkomen met de gerealiseerde bouwhoogtes, op te nemen. Hiermee krijgt het nieuwe bestemmingsplan een beheerskarakter.



Water

Het is wenselijk dat zowel het maximaal toegestane aantal woonschepen aan het KNSM-eiland en bijbehorende voorzieningen en de maximale afmetingen worden opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Hiermee worden geen ruimere mogelijkheden gecreëerd dan het vigerende bestemmingsplan 'KNSM-eiland 1998' biedt aan de Levantkade. Bestaande afwijkingen, met bijbehorende afmetingen die met een ligplaatsvergunning zijn gerealiseerd zijn als uitzondering opgenomen in het bestemmingsplan. Ook de ligplaatsen voor beroepsvaart zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Het is wenselijk dat het besluit van GS uit 1997 in het nieuwe bestemmingsplan gerepareerd wordt door middel van het opnemen van ligplaatsen op basis van ligplaatsvergunningen met maximale afmetingen. Deze worden in het kader van het bestemmingsplan nader gedefinieerd. In hoofdstuk 5.1.2 van het voorliggende bestemmingsplan is de waterparagraaf opgenomen, hier wordt nader ingegaan op de regeling die voor woonschepen in het bestemmingsplangebied gelden.

2.3.3 Oostelijke Handelskade

Uitgangspunt

Het uitgangspunt voor het nieuwe bestemmingsplan is om de geldende bebouwings- en gebruiksrechten over te nemen om recht te doen aan zowel de bestaande situatie als de bestaande rechten uit het geldende bestemmingsplan.

Gebruik

De bouwblokken worden gedomineerd door de woonfunctie. De mogelijkheden voor het vestigen van niet-woonfuncties vanuit de geldende bestemmingsplannen zijn in de bestaande situatie benut. Ten aanzien van de niet-woonfuncties dienstverlening, kantoren, bedrijven, detailhandel en horeca is het, om flexibiliteit te bieden ten aanzien van functies, wenselijk dat deze functies onderling uitwisselbaar zijn. Om te voorkomen dat grote vestigingen ontstaan is voor detailhandel en horeca een maximum van 500 m² per vestiging wenselijk.

Bebouwing

De gebouwen zijn reeds gerealiseerd op grond van het geldende bestemmingsplan of het bestemmingsplan daarvoor inclusief de daarin opgenomen eisen ten aanzien van het bebouwingspercentage en de bouwhoogte. Het is wenselijk om de gerealiseerde situatie vast te leggen en de maximale bouwhoogte op te nemen conform de maximaal toegestane hoogtes uit het geldende bestemmingsplan. Hiermee krijgt het nieuwe bestemmingsplan een beheerskarakter.



2.4 Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan

Voor het opstellen van dit bestemmingsplan is een inventarisatie gemaakt van de ontwikkelingen die op het moment van het vervaardigen van het bestemmingsplan spelen en welke van die ontwikkelingen met dit bestemmingsplan mogelijk kunnen worden gemaakt. Er zijn verschillende mogelijkheden voor het opnemen van een ontwikkeling.

Optie 1: direct bouw- en gebruiksrecht

Indien nieuwe plannen concreet zijn, bestuurlijk akkoord zijn en de milieukundige en economische haalbaarheid is aangetoond, kunnen de plannen direct (bij recht) opgenomen worden in het bestemmingsplan. Uit alle benodigde onderzoeken moet blijken dat de ontwikkeling mogelijk is. Het bestemmingsplan biedt dan direct een bouwtitel voor de ontwikkeling.

Optie 2: wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht

Indien de haalbaarheid van een ontwikkeling nog niet is aangetoond, of als nog niet helemaal duidelijk is hoe er ontwikkeld gaat worden, kan er een wijzigingsbevoegdheid of een uitwerkingsverplichting opgenomen worden in het bestemmingsplan, mits de ontwikkeling bestuurlijk akkoord is. Van belang is dat duidelijke voorwaarden geformuleerd worden, die voldoende rechtszekerheid bieden. Voorwaarden die vastleggen waar de toekomstige ontwikkeling aan moet voldoen en zodoende het maximum kader van de ontwikkeling vormen.

Indien de mogelijke ontwikkeling na het inwerking treden van het bestemmingsplan concreter wordt, kan er gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid of de uitwerkingsverplichting. Er moet dan eerst een wijzigingsplan (of uitwerkingsplan) opgesteld worden voordat er een bouwtitel aanwezig is. Voor vaststelling van het wijzigingsplan of uitwerkingsplan wordt er nog een juridisch-planologische procedure doorlopen. Bij vaststelling van het 'moederplan' zal in ieder geval aangetoond moeten worden dat de ontwikkeling haalbaar is uit oogpunt van bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit. Eventuele nadere onderzoeken kunnen bij de wijzigings- of uitwerkingsprocedure worden uitgevoerd.

Optie 3: niet meenemen in dit bestemmingsplan

Initiatieven die nog onvoldoende concreet zijn, worden niet meegenomen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting aandacht besteed aan de mogelijke ontwikkeling, maar er wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van de bestaande situatie. Te zijner tijd zal het bouwplan voorafgaand aan de eventuele realisatie van een mogelijke ontwikkeling een eigen procedure moeten doorlopen: een bestemmingsplanherziening of een afwijking van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning.

2.5 Ontwikkelingen

2.5.1 Algemeen

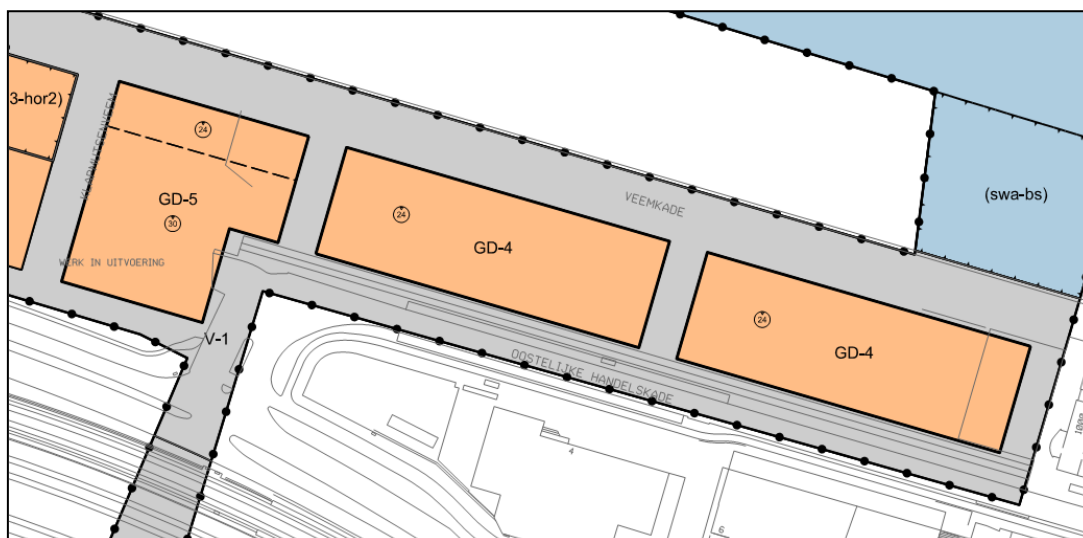
Binnen het plangebied zijn er, op het moment van het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan, de volgende 'ontwikkelingen' in beeld. De ontwikkelingen worden inhoudelijk besproken per ontwikkeling wordt aangegeven of en hoe deze verwerkt is in dit bestemmingsplan.

2.5.2 Nieuw Argentinië

De ontwikkellocatie 'Nieuw Argentinië' ligt in het westelijk deel langs de Oostelijke Handelskade. De ontwikkellocatie gaat uit van drie bouwblokken. Twee van de drie bouwblokken zijn inmiddels tot ontwikkeling gekomen. Deze bouwblokken zijn in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen conform de vergeven omgevingsvergunning (bouwvergunning). Voor het meest westelijk gelegen bouw-

blok is het voorliggende bestemmingsplan het vigerende bestemmingsplan 'Rietlanden' over genomen.

Op de onderstaande uitsnede van de verbeelding (plankaart) zijn de drie bouwblokken ter plaatse van de ontwikkellocatie 'Nieuw Argentinië' weergegeven.



Afbeelding: uitsnede van de verbeelding (plankaart) ter plaatse van de ontwikkellocatie 'Nieuw Argentinië'

2.5.3 Zouthaven

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie. Op dit moment zijn er geen concrete nieuwe ontwikkelingen.

2.5.4 Ontwikkeling ligplaatsen binnenvaartschepen

Haven Amsterdam heeft op basis van het ligplaatsbeleidsplan, de wachtplaatsen voor de binnenvaart binnen het havenwater van Amsterdam ingedeeld. Er zijn in Westpoort diverse steigers speciaal voor type schepen en ladingen geplaatst en aangewezen, zoals voor Duwbakken en schepen met gevaarlijke stoffen. De ligplaatsen aan de Surinamekade en Sumatrakade zijn aangewezen voor beroepsbinnenvaart zonder gevaarlijke stoffen. Dit zijn geen Duwbakken en schepen met gevaarlijke stoffen, de zgn. een en twee blauwe kegelschepen. Er kan wel een tanker afmeren maar die is dan geladen met niet gevaarlijke stoffen of geheel leeg en schoongemaakt.

Het huidige bestemmingsplan maakt afmeren van schepen langs de kade (3 breed) in 8 clusters mogelijk. In totaal biedt dit ruimte voor 24 schepen. Deze indeling is echter gebaseerd op de situatie in 1986 waarbij de schepen een gemiddelde lengte hadden van 80 meter. De lengte van de huidige binnenvaart ligt tussen de 80 meter en 135 meter. Door haaks af te meren op de kade, wordt ruimte gevonden voor langere schepen. Er zullen 6 steigers worden gerealiseerd waarlangs aan beide zijden 2 schepen kunnen afmeren. Het totale aantal schepen blijft daardoor op 24.

In het voorliggende bestemmingsplan is op wens van de Haven Amsterdam ten noorden van zowel de Surinamekade alsmede de Sumatrakade uitgegaan van in totaal twee aanduidingsvlakken. Het betreft hier de aanduiding 'specifieke vorm van water - binnenvaartschip'. Per aanduidingsvlak mogen er 3 steigers worden gerealiseerd en zijn er maximaal 12 ligplaatsen voor binnenvaartschepen toegestaan. Het totale aantal schepen ter plaatse van de Surinamekade en Sumatrakade blijft, conform het vigerende bestemmingsplan derhalve op 24 ligplaatsen.



Het gebied noord van de Surinamekade is bestemd als 'vrij ankergebied' Hier liggen nu al schepen, vaak in rust om te kunnen voldoen van het vaar- en rusttijdenbesluit. Bij de bouw van de steigers komt dit ankergebied te vervallen.



Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Consequenties voor dit plan

De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Consequenties voor dit plan

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone dient rekening te worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de scheepsvaart. De vaargeul van het IJ is onderdeel van de hoofdtransportas en heeft een belangrijke functie voor de scheepvaart. Hiertoe is de 'vrijwaringszone-vaarweg' opgenomen in de planregels en verbeelding van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 6.2 wordt hier nader op ingegaan.

3.1.3 *Luchthavenindulingsbesluit*

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindulingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het luchthavenindulingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindulingsbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.



In het Luchthavenindielingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zone's rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan zijn toegestaan blijven ruim onder de 150 meter vanaf peil Schiphol. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied.

3.1.4 Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren

Als beheerder van de grote wateren is Rijkswaterstaat dagelijks bezig om al dat water in goede banen te leiden. Hoe dat gebeurt, staat beschreven in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW). Het BPRW geldt voor de jaren 2010-2015. In het BPRW staat hoe Rijkswaterstaat zijn dagelijkse werk doet als waterbeheerder:

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

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is in overeenstemming met het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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



maakt in het ontwerp onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan heeft betrekking op stedelijk gebied en is conserverend van aard. De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie, niet voor de gemeente of het stadsdeel. De structuurvisie heeft daarom geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

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

De Prvs schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Vanuit de Prvs gelden regels voor kantoor- en bedrijfsontwikkeling binnen BBG. Een bestemmingsplan binnen bestaand bebouwd gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Gedeputeerde Staten stellen een provinciale planningsopgave vast en jaarlijks een regionale bedrijventerreinmonitor ten behoeve van het opstellen/actualiseren ervan. De toelichting bij bestemmingsplannen dat voorziet in transformatie van bedrijventerrein geeft een verantwoording over de wijze waarop in het verlies aan bedrijfsterrein wordt voorzien zowel wat betreft oppervlakte als beschikbaarheid van voldoende terrein voor specifieke milieubelastende bedrijfsoorten.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan is conserverend van aard en voorziet niet in nieuwe bedrijfsterreinen, kantoorlocaties of de transformatie van een bedrijventerrein.



3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

De provincie heeft op 25 mei 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers;
2. Voorzieningen in de woonomgeving;
3. Duurzaamheid en transformatie.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Deze zijn in voorbereiding in de vorm van Regionale actieprogramma's (RAP's).

In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en heeft derhalve geen invloed op de bestaande woningmarkt.

5.4 Regionaal beleid

5.4.1 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) is vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 14 december 2004. Het beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015. Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn:

- Het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht;
- Het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners;
- Het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Het RVVP kent ten opzichte van de speerpunten van beleid onder andere de volgende prioriteiten:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden;
- Regionale middelen vooral inzetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie. Zodoende worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is de bereikbaarheid en, omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid gediend;
- In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden;



- Een meer naar plaats en tijd gedifferentieerd prijsbeleid moet voor effectieve prikkels zorgen om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk;
- Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheids groei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de huidige verkeersstructuur van het plangebied.

5.4.2 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Ook hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstelling die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het ROA. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de Woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- **Kwantiteit:** Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de Woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen);
- **Kwaliteit:** Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- **Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad:** Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- **Een open woningmarkt is essentieel:** In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van het bestaande woningareaal.



5.4.3 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012

Op het IJ en in de IJ-haven is de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 van kracht. De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is gericht op de ordening en veiligheid in de havens. Het havenwater van het IJ en de IJ-haven maken hier onderdeel van uit. In de Verordening op het binnenwater is een schakelbepaling opgenomen met betrekking tot ligplaatsen van woonschepen. Op basis van artikel 3.2 zijn ligplaatsen voor woonschepen toegestaan overeenkomstig een door het bevoegd gezag verleende ligplaatsvergunning en/of ontheffing. Op basis van artikel 4.3 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is door stadsdeel Oost een generatorverbod ingesteld op onder andere, de Sumatra- en Surinamekade en delen van de Javakade en de Veemkade. Afgemeerde schepen kunnen op deze locaties gebruik maken van de beschikbare walstroomvoorzieningen.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012. Alleen de verleende ligplaatsvergunningen zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam*

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B en W op 12 oktober heeft de gemeenteraad de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen 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 worden gestimuleerd.

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 er 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.



Relevante aspecten

In de structuurvisie is het voorliggende plangebied aangegeven als 'project in planvorming of recentelijk gerealiseerd'. De westelijke kop van het Java-eiland (gelegen buiten het voorliggende plangebied) alsmede het nog aan te ontwikkelen 'Kompaseiland' zijn aangegeven als Metropolitane plek. Metropolitane plekken locaties zijn op een bijzonder punt in de stad, vaak op het snijvlak tussen stad en landschap, elk met een enorme potentie om er een bijzondere plek van te maken. Ten westen van het Kompaseiland ligt een locatie waar een water gerelateerd project zou kunnen komen. De Oostelijke Handelskade is aangeduid als 'Kwaliteitsimpuls stadsstraten'. Op de visiekaart zijn in het IJ verschillende nieuwe pont-/ veerverbindingen weergegeven. In het onderstaande worden de belangrijkste aspecten vanuit de Structuurvisie kort toegelicht.

Kompaseiland

In het IJ, ten noorden van het Java-eiland en KNSM-eiland is op de visiekaart het 'Kompaseiland' weergegeven. Het Kompaseiland is een nog aan te leggen eilandje in het IJ ter hoogte van het Azartplein. Het gemeentebestuur ziet veel potentie voor ontwikkelingen op deze plek ten noorden van Java-eiland, zeker in het licht van de verwachte transformatie van de noordoostelijke IJ-oever. Gezien de stedelijke ontwikkeling langs de randen van het IJ zal er in de toekomst grote behoefte bestaan aan een bijzondere, relatief open plek voor recreatief gebruik. Daarnaast is het Kompaseiland in beeld als wachtplaats voor de binnenvaart. Met de groei van de binnenvaart neemt ook de behoefte aan wachtplaatsen toe.

Op korte termijn (voor 2020) kiest het gemeentebestuur ervoor om het Kompaseiland alleen als wachtplaats voor de binnenvaart te ontwikkelen. Dit betekent dat in het IJ steigers worden aangelegd, die door een brug met het Java-eiland worden verbonden. Op de locatie kunnen voorzieningen voor de binnenvaart worden aangebracht, maar ook een horecavoorziening behoort tot de mogelijkheden. Het aanplempen van een nieuw eiland wordt niet voor 2030 voorzien. Het is de bedoeling dat het Kompaseiland een functie vervuld voor de hele stad. Het eiland is in eerste instantie alleen toegankelijk door een dam of (fiets)brug (langzaam-verkeerverbinding) vanaf het Azartplein. Bij de transformatie van de noordoostelijke IJ-oever kan het de opmaat vormen voor een aan te leggen fietsbrug naar Noord.

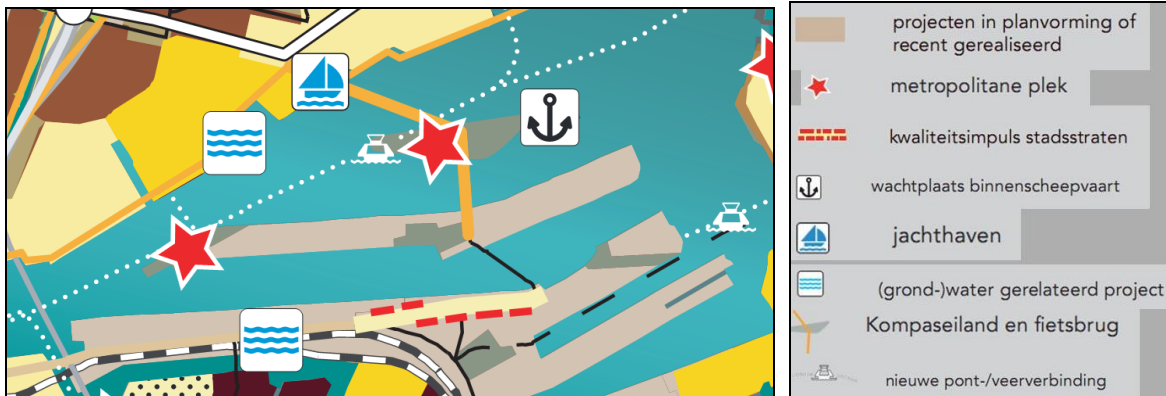
Veerverbindingen

In de directe omgeving van het plangebied worden een aantal nieuwe veerverbindingen voorgesteld. Het gaat hier om een veer van Kop Java-eiland naar Motorwal, van Zeeburgereiland naar Sporenburg en eventueel een veerverbinding richting Zaanstad.

Stadsstraten

De Oostelijke Handelskade is aangewezen als 'stadsstraat in ontwikkeling'. Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie. Voor de stadsstraten 'in ontwikkeling' is aangegeven dat er wordt gestreefd om de winkel- en horecafunctie uit te breiden.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040 weergegeven.



Afbeelding: uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040

Consequenties voor dit plan

In de structuurvisie staan diverse toekomstige ontwikkelingen die momenteel nog niet concreet genoeg zijn om in het bestemmingsplan mee te nemen. De Structuurvisie geeft randvoorwaarden voor ontwikkeling van het Kompaseiland en fungeert als beleidskader, maar biedt onvoldoende basis om te vertalen in het voorliggende bestemmingsplan. De milieukundige en economische haalbaarheid is weliswaar verkend, maar er zijn geen onderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat de uitvoerbaarheid zeker is. Er zijn voorts geen concreet uitgewerkte bouwplannen.

Het nieuwbouwproject Argentinië ligt aan de Oostelijke Handelskade en is onderdeel van de 'Kwaliteitsimpuls stadsstraten'. Voor deze locatie wordt uitgegaan van de recent vergunde situatie.

3.4.2 Woonvisie: Wonen in de Metropool

Op 30 oktober 2008 heeft het college van B en W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen en mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan gaat uit van het bestaande woningareaal en is derhalve in overeenstemming met de Woonvisie: Wonen in de Metropool.

3.4.3 Beleidsnotitie short stay (2009)

Het college van B en W van de gemeente Amsterdam heeft op 12 februari 2009 beleid vastgesteld aangaande short stay. Aanleidingen voor de centrale stad voor op het opstellen van short stay beleid waren:

- Amsterdam Topstad: expats mogelijkheden bieden zich tijdelijk hier te vestigen;
- Er was geen juridisch kader om te kunnen handhaven in geval van overlast en illegale woningonttrekking. Short stay vindt plaats in woningen waarop volgens de regels van bestemmingsplannen veelal de definitie 'wonen' van toepassing is of een specifieke definitie van 'wonen' ontbreekt. Bij de definitie is tot nu toe geen rekening gehouden met het verschijnsel short stay, zodat deze vorm van wonen niet past binnen de bestemming wonen.

Daarnaast biedt het uitvoeren van het short stay beleid een instrument om het teveel onttrekken van woningen te beperken. Met het vaststellen van het beleid kan er gehandhaafd worden.



Enkele uitgangspunten van het short stay beleid:

1. De basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet;
2. De eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze geldt voor tien jaar;
3. Short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen);
4. Maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay;
5. Voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan.

Consequenties voor dit plan

Voor het gebruik van woningen voor de functie van short stay is een vergunning nodig op grond van de Huisvestingswet. In de gemeentelijke Huisvestingsverordening zijn toetsingscriteria opgenomen die bij de verlening van vergunningen betrokken moeten worden. Binnen de woonbestemmingen is in het voorliggende bestemmingsplan short stay toegelaten.

3.4.4 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van het college van B en W (deze bevoegdheid is gedelegeerd naar het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel) met een woonboot ligplaats in te nemen. De vergunning is persoons- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

Consequenties voor dit plan

Alle in het voorliggende plangebied aanwezige woonboten zijn in het bezit van een ligplaatsvergunning.

3.4.5 Nota passagiersvervoer te water (maart 2007)

Het passagiersvervoer te water is de nummer 1 toeristische attractie van Amsterdam. Onder passagiersvervoer verstaan we in de gemeentelijke regelgeving rondvaartboten, salonboten, lijndienstvaartuigen, watertaxi's, maar ook huurbootjes, gondels of waterfietsen. In 2005 en 2006 zijn de drie belangrijkste onderwerpen met betrekking tot passagiersvervoer in samenhang met elkaar onderzocht en uitgevoerd:

1. de actualisering van het vergunningstelsel voor passagiersvervoer;
2. een uitbreiding van het aantal exploitatievergunningen voor de passagiersvaart en
3. de verbetering van de aanpak van illegaal passagiersvervoer.

De resultaten hiervan vormen tezamen de Nota passagiersvervoer te water 2007. Het gemeentelijk beleid met betrekking tot passagiersvervoer is vastgelegd in verschillende beleidsnota's, vergunningvoorwaarden en in sommige gevallen in brieven aan belanghebbenden. Vanuit het oogpunt van juridische kwaliteitszorg is de versnippering opgeheven door één algemene regeling voor passagiersvaart te schrijven: de Regeling passagiersvervoer te water Amsterdam (RPA 2007). Voorbeelden van bestaande regels en gedragslijnen die in de RPA zijn opgenomen zijn:

- eisen ten aanzien van milieu, de techniek, vaartijden, geluid, voorlichting aan schippers of huurders e.d.;



- de verplichting een verleende vergunning binnen één jaar in gebruik te nemen (vergunningen op de plank bij exploitanten zijn ingetrokken);
- wijziging van de vergunning kan mits aan de geldende regels wordt voldaan en de categorie van het vaartuig waarvoor de vergunning oorspronkelijk is verleend, niet wijzigt;
- bij verkoop van het vergunde vaartuig kan de tenaamstelling van de vergunning onder voorwaarden gewijzigd worden;
- de eisen die aan vergunninghouder en vaartuig worden gesteld kunnen per uitgifteronde verschillen;
- wel is het de bedoeling op termijn de vergunningsvoorwaarden te harmoniseren;
- een exploitatievergunning is -onder bepaalde voorwaarden- niet nodig voor verenigingen en stichtingen;
- een exploitatievergunning is niet nodig voor vaartuigen op doorvaart, die alleen gebruik maken van de hoofdvaarroutes en de speciaal voor hen aangewezen afmeerlocaties;
- de afgifte van een vergunning per vaartuig;
- de wateren die wel en niet ingevaren mogen worden;
- toepasselijke bepalingen voor kleinschalig bedrijfsmatig goederenvervoer.

In artikel 1.4 is geregeld dat het college de vergunning kan intrekken indien voor een vaartuig waarvoor vergunning is verleend, niet binnen één jaar na de dag van afgifte van de vergunning een legale ligplaats voorhanden is. In de Nota is beschreven dat er in 2006 voor is gekozen de exploitatievergunning van de centrale stad afhankelijk te maken van de ligplaatsvergunning van het stadsdeel. Exploitanten die in aanmerking wilden komen voor een nieuwe vergunning moesten al bij het indienen van de aanvraag 'zicht hebben' op een ligplaatsvergunning. Zonder die 'voorlopige ligplaatsgarantie' kon niet worden meegedaan aan de loting. Als men een jaar na verlening van de exploitatievergunning geen ligplaatsvergunning (of een ander bewijs van een legale ligplaats) kan tonen, wordt de exploitatievergunning ingetrokken.

In de Nota wordt hierover geconstateerd dat deze aanpak weliswaar een oplossing biedt voor het probleem van afstemming van de exploitatievergunning op de ligplaatsvergunning, maar dat het er voor ondernemers niet makkelijker op is geworden. Het is beter als de stad en de stadsdelen de coördinatie van de ligplaats- en exploitatievergunningen gezamenlijk voorbereiden, zodat de coördinatie-last niet voornamelijk bij de ondernemers ligt.

Consequenties voor dit plan

Langs de Surinamekade, Sumatrakade en de Javakade zijn diverse afmeerplaatsen voor recreatieschepen opgenomen. Deze zijn in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen binnen de bestemming 'Water' doormiddel van de aanduiding 'Specifieke vorm van water – binnenvaartschip-passagiersvaartuig'.

3.4.6 Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak'

De Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak' is op 10 maart 2006 in de Stuurgroep Wonen op water vastgesteld. Eén van de prioriteiten van deze nota is het opnemen van woonboten in bestemmingsplannen. Overigens bestaat er geen juridische verplichting woonboten op te nemen in bestemmingsplannen. Dit wordt wel wenselijk geacht om voor overheid, woonboot- en walbewoners helderheid te scheppen. Woonboten zonder ligplaatsvergunning liggen illegaal en zullen (desnoods met bestuursdwang) weg moeten. Woonboten met een ligplaatsvergunning die niet in een bestemmingsplan staan, zijn niet illegaal en kunnen dus probleemloos blijven liggen. Ook bij de ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen wordt geadviseerd deze zo snel mogelijk in het bestemmingsplan op te nemen. Het uiterlijk van de woonboot is niet van invloed op de ruimte die de boot daadwerkelijk inneemt en daarom op de rand van 'ruimtelijk relevant', waardoor het opnemen van welstandseisen voor woonboten in bestemmingsplannen in de meeste gevallen niet wordt geadvi-

seerd. Regelgeving rondom de woonboot is opgenomen in de Verordening op het binnenwater en de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012.

Consequenties voor dit plan

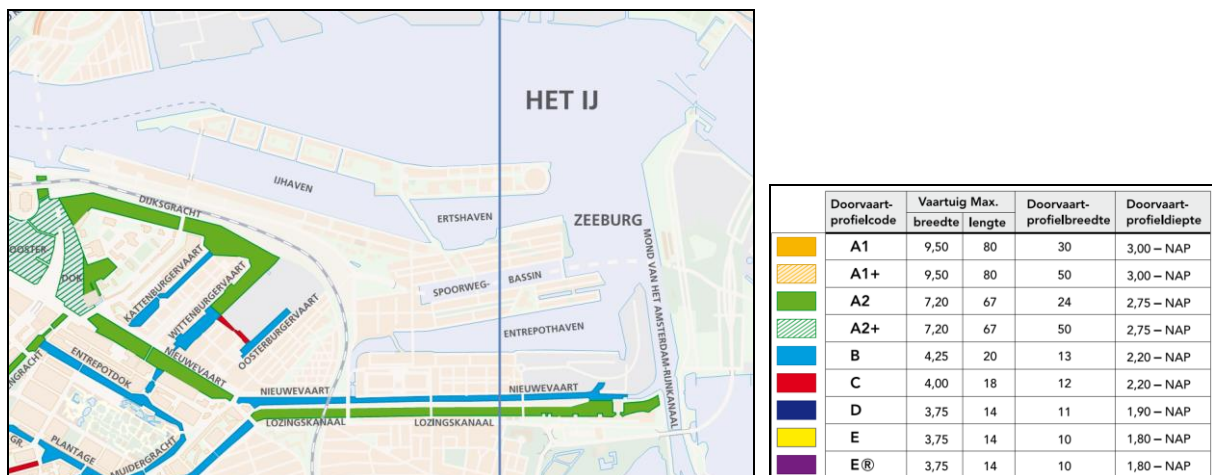
Alle in het voorliggende plangebied aanwezige woonboten in het bezit van een ligplaatsvergunning. De aanwezige woonboten zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' door middel van de aanduiding 'Woonschepenligplaats'.

3.4.7 Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen (februari 2008)

In het kader van het nautische vaarwegbeheer heeft het college in 2003 in de nota 'Dynamisch gebruik van het water in Amsterdam' geconstateerd dat het aantal afgemeerde vaartuigen in de stad toeneemt en dat de vlotte en veilige doorvaart steeds verder in de knel komt. Om mogelijke ongelukken te voorkomen werd de volgende beleidsdoelstelling geformuleerd: 'het dynamisch gebruik van het water in Amsterdam zo in te richten dat ook in de toekomst een veilig en vlot gebruik van het water als openbare ruimte en verkeersweg mogelijk is'. Eén van de maatregelen om deze beleidsdoelstelling te concretiseren is de notitie 'Doorvaartprofielen, een voorwaarde voor vlot en veilig varen in Amsterdam', die het college op 13 april 2004 heeft vastgesteld. In de daarop volgende periode heeft de Dienst Binnenwaterbeheer in overleg met de stadsdelen en Waternet, de doorgaande binnenwateren geclassificeerd op basis van vastgestelde profielen. Na een uitgebreide inspraakprocedure heeft dat geleid tot het Uitwerkingsbesluit, waarmee de regeling rondom de doorvaartprofielen daadwerkelijk kan worden ingevoerd. Per vaarweg wordt aangegeven welke soorten schepen qua lengte, breedte en diepgang van welke vaarweg gebruiken mogen maken.

Consequenties voor dit plan

Voor de vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat staan doorvaartprofielen in de ontwerp-legger. Voor overige delen van het plangebied zijn er geen doorvaartprofielen vastgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in een verkleining van de bestaande doorvaarten.



Afbeelding: doorvaartprofielen in het Oostelijk Havengebied



3.4.8 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

ONDERWERP	STEDELIJK AFVALWATER	HEMELWATER	GRONDWATER
Aanleg	<ul style="list-style-type: none"> • aansluiten bestaande ongezuiverde lozingen • aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • toetsen ruimtelijke plannen • verder uitwerken grondwaterbeleid
Beheer: onderzoek	<ul style="list-style-type: none"> • regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren 	<ul style="list-style-type: none"> • regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren 	<ul style="list-style-type: none"> • regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren
Beheer: reiniging	<ul style="list-style-type: none"> • reiniging van circa 360 km riolering per jaar (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie) 	<ul style="list-style-type: none"> • reiniging per jaar van circa 260 km riolering (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie) 	<ul style="list-style-type: none"> • regulier onderhoud • onderhoudsplan in ontwikkeling voor ontwateringmiddelen

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

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

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

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor de in het 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' genoemde onderwerpen. In hoofdstuk 5.1 wordt nader ingegaan op het wateraspect.



3.4.9 Kantorenstrategie Amsterdam

Op 14 juli 2011 is de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Uitgangspunt in de kantorenstrategie is het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande kantorenvoorraad, het aanwijzen van locaties waar kantoren geclusterd zouden moeten worden en op welke locaties transformatie naar ander soort functies het beste kan worden gerealiseerd.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. De verschillende kantorenlocaties zijn daarbij ingedeeld in vier categorieën:

1. Krimpgebieden, waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo moet krimpen en het accent primair ligt op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop en secundair op herontwikkeling van de bestaande voorraad;
2. Balansgebieden, waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo gelijk mag blijven en enkel ruimte is voor het toevoegen van kantoren, nadat kantooruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop;
3. Beperkte groeigebieden, waar beperkt ruimte geboden wordt voor het toevoegen van kantoren en herontwikkeling van de bestaande voorraad van belang is;
4. Groeigebieden, waar ruimte geboden wordt voor het toevoegen van kantoren aan de bestaande kantorenvoorraad.

De Oostelijke Handelskade is in de 'Kantorenstrategie Amsterdam' aangegeven als deelgebied 'Zuidelijke IJ-oever'. Dit deelgebied valt binnen het segment 'Centrumlocatie' en is binnen de gebiedstypering van de kantorenstrategie aangeduid als 'Groeigebied'. Groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast kenmerken veel van de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande kantorenvoorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvoorraad in Amsterdam.

Enkele beleidsuitgangspunten voor groeigebieden vanuit de Kantorenstrategie zijn:

- Randvoorwaarden bij uitgifte;
- Bestemmingsbepaling kantoor/bedrijf;
- Continu kwaliteit gerealiseerde voorraad polsen;
- Tijdig anticiperen op herontwikkeling/transformatie/sloop;
- Benutten mogelijkheden van koppelen nieuw aan oud.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van het bestaande kantoorareaal ter plaatse van het plangebied. Op verschillende locaties ter plaatse van het plangebied zijn kantoorfuncties in combinatie met woonfuncties aanwezig, voor deze locaties wordt ingevolge de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) uitgegaan van een 'Gemengde' bestemming.



3.5 Stadsdeelbeleid Oost

3.5.1 Woonvisie Oost 2011-2015

De woonvisie is op 5 juli 2011 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het stadsdeel kiest daarmee voor verbetering van de woon- en leefomgeving van mensen met een laag inkomen, wonen met zorg, veilig wonen, samen wonen en gezond wonen. In de woonvisie wordt daarom voor diverse doelgroepen als de primaire doelgroep, de middeninkomens, mensen die zorg nodig hebben en studenten/jongeren aangegeven op welke wijze het stadsdeel zich voor de betreffende doelgroep wil gaan inzetten.

Het voorliggende plangebied is in de Woonvisie Oost 2011-2012 onderdeel van het deelgebied Oostelijk Havengebied Het Oostelijk Havengebied was de afgelopen 15 jaar de jonge wijk van Amsterdam. De wijk verandert echter steeds meer naar een gebied waar vooral ook gevestigde 50+'ers wonen. Het Oostelijk Havengebied zal de komende jaren sterk vergrijzen en het kindertal neemt geleidelijk af.

Consequenties voor dit plan

In het bestemmingsplan is het bestaande woningareaal opgenomen. De Woonvisie heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

3.5.2 Waterrecreatie Zeeburg (2004, beleidsnotitie)

Op 1 mei 2010 zijn de voormalige stadsdelen Oost-Watergraafsmeer en Zeeburg opgegaan in het nieuwe Stadsdeel Oost. Het voorliggende plangebied lag destijds geheel in het voormalige stadsdeel Zeeburg. Totdat het nieuwe stadsdeel nieuw beleid vaststelt blijft voor sommige beleidskaders het beleid van stadsdeel Zeeburg van kracht.

De beleidsnotitie Waterrecreatie Zeeburg heeft ten doel beleid te ontwikkelen over het gebruik van het water in Zeeburg door de waterrecreatie. Dit gebeurt door knelpunten op te lossen en kansen te benutten en daarmee tevens eenduidigheid te creëren over het gebruik van het water door de waterrecreatie. De inzet is een optimale afstemming te bereiken tussen het gebruik van het water, de kades en oevers door pleziervaart enerzijds en door bewoners en overige gebruikers van het water anderzijds. Naast pleziervaart wordt aandacht besteedt aan andere vormen van recreatie op en langs het water, zoals zwemmen.

In de beleidsnotitie wordt het voornemen geschetst om in het Oostelijk Havengebied twee buurtgerichte havens te ontwikkelen in het Spoorwegbassin en in de Entreporthaven. Het (voormalige) stadsdeel wil het water optimaal benutten voor recreatieve doeleinden. De stadshaven in de Entreporthaven is buurtgericht en zal voor een gedeelte een passantenfunctie krijgen.

Consequenties voor dit plan

Het stadsdeel beoogt een situatie te realiseren waarin voldoende en goede afmeervoorzieningen aanwezig zijn voor de pleziervaart. Echter, niet alle kades zijn bestemd als ligplaats voor pleziervaartuigen. Veel kades zijn aangewezen als ligplaats voor woonboten en binnenvaartschepen. Voor grote delen van het water geldt een ligplaatsverbod op basis van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB 1999/04). Dit verbod is onder andere van toepassing op het IJ en de IJ-haven. De havenmeester kan ontheffing verlenen van dit verbod.

3.5.3 Groenbeleidsplan Zeeburg 1999

In januari 1999 heeft de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Zeeburg het Groenbeleidsplan Zeeburg 1999 vastgesteld. Het beleidsplan heeft de volgende doelstellingen:



- Het vastleggen van de groenstructuur en het creëren van mogelijkheden om deze in stand te houden en te optimaliseren;
- Ideeën en richtlijnen formuleren voor verbetering van de kwaliteit, het beeld en de structuur van het groen;
- Het groen een duidelijker plaats geven als het gaat om het beheer en de inrichting van de openbare ruimte;
- Het vastleggen van een kader waarbinnen het groenbeheer kan plaats vinden. Hierbij is het streven het beheer af te stemmen op het gewenste beeld, het gebruik en de natuurwaarden.

In het beleidsplan wordt een onderscheid gemaakt in:

- Groenstructuur op stadsdeelniveau (hoofdgroenstructuur);
- Interne groenstructuur van buurten;
- Buurtgroen in de buurten.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van bestaand groen.

3.5.4 Woonbotenbeleid

Het stadsdeel werkt aan nieuw woonbotenbeleid. Hierin worden keuzes gemaakt over maatvoering, typen en welke voorzieningen en objecten zijn toegestaan. Deze regels zullen ook gaan gelden voor de woonboten die in het bestemmingsplangebied liggen. In het voorliggende bestemmingsplan zijn diverse woonschepenligplaatsen aanwezig. In hoofdstuk 6.2 wordt nader ingegaan op de regeling van deze woonschepenligplaatsen.

Consequenties voor dit plan

In het voorliggende plangebied liggen enkel woonschepen. Een woonboot is herkenbaar als een van origine varend schip en die naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast. In geen geval mag het schip voorzien zijn van een niet authentieke opbouw. De in het voorliggende plangebied aanwezige (vergunde) woonschepen zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' doormiddel van een aanduiding.

3.5.5 Onderwijshuisvestingsplan 2011 -2015

Op 12 juli 2011 is het Integraal Huisvestingsplan (IHP) 2011-2015 vastgesteld door de deelraad. Dit plan beschrijft wat het stadsdeel de komende vier jaar gaat doen op het gebied van huisvesting van het basisonderwijs in Oost. Het IHP 2011-2015 van stadsdeel Oost staat voor een integrale, resultaatgerichte en communicatieve aanpak, gericht op de uitvoering:

- integraal, omdat zowel vanuit gebiedsniveau als vanuit het totale stadsdeelniveau de huisvesting van het primair onderwijs is geanalyseerd. Ook hebben we alle relevante beleidskaders nauwlettend gevolgd en hierbij betrokken;
- resultaatgericht, omdat in deze IHP-periode de realisatie en uitvoering centraal staan, waarbij in ieder jaar één of meer projecten van start gaan of afgerond worden;
- communicatief, omdat we alleen in constructief overleg en gezamenlijkheid de beste resultaten kunnen bereiken, waarbij de inzet van de schoolbesturen essentieel is. Constructieve overleggen stellen ons in staat om de juiste keuzes te maken. Keuzes, die ruimte en perspectief bieden en draagvlak hebben.

De nota beschrijft welke scholen worden verbouwd, welke nieuwbouw gaat plaats vinden en welke schoolgebouwen in de periode tot 2015 hun functie als school verliezen.



Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Geluidhinder

4.1.1 Wettelijk 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 in vooral 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. Voor de ruimtelijke planontwikkeling is het belangrijk om de aanwezige of toekomstige geluidsbronnen in relatie tot de huidige of toekomstige omgeving goed in kaart te brengen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn begin jaren '80 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Rond of langs deze bronnen van geluid zijn zones ingesteld. Indien geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen of ziekenhuizen, binnen een geluidzone worden geprojecteerd dient onderzoek te worden verricht naar de geluidbelasting op de gevels van deze gebouwen. In de Wgh is vastgelegd welke maximale geluidbelasting (in decibellen) zijn 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 het Reken- en Meetvoorschrift.

Wegverkeerslawaai

Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh. Er is ook akoestisch onderzoek noodzakelijk indien er een nieuwe weg met een snelheidsregime van 50 km/u wordt aangelegd en de geluidzone van deze weg zodanig wordt dat er binnen de geluidzone geluidgevoelige gebouwen zijn gelegen. Voor binnenstedelijke wegen geldt een zone van 200 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken en 350 meter voor wegen met meer dan 3 rijstroken, voor buitenstedelijke wegen geldt een zone van 350 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken, 450 meter voor wegen met 3 of 4 rijstroken en 600 meter voor wegen met 5 of meer rijstroken.

Railverkeerslawaai

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Conform de zonekaart spoorwegen bedraagt de wettelijke zone voor het traject Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Centraal (traject nr.376) 500 meter. Het westelijk deel van het voorliggende bestemmingsplangebied valt binnen deze zonering.

Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer nieuwe geluidgevoelige functies binnen een geluidzone van een spoorweg zijn geprojecteerd. De maximaal toelaatbare grenswaarde voor nieuwe geluidgevoelige functies bedraagt 55 dB (in geval van woningen). Indien de geluidsbelasting hoger is kan ontheffing worden verleend tot maximaal 68 dB.



Industrielawaai

Ten zuiden van het voorliggende plangebied ligt het industrieterrein Cruquius. Het voorliggende plangebied ligt net buiten de geluidszone van industrieterrein Cruquius.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich is stadsdeel Noord het industrieterrein 'Johan van Hasseltkanaal'. Een groot deel van het IJ ten noorden van het Java-eiland en KNSM-eiland ligt binnen de 50 dB(A)geluidszone van dit industrieterrein.

SWUNG

Op 1 juli 2012 is SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) vastgesteld. Binnen SWUNG wordt het Besluit geluidhinder aangepast via wijzigingen in het Invoeringsbesluit Geluidproductieplafonds en het Besluit geluid milieubeheer. In dit laatste besluit is een nadere uitwerking van de plafondsysteematiek opgenomen om langs Rijksinfrastructuur geluidsgevoelige gebouwen te beschermen tegen geluidhinder.

De plafondsysteematiek houdt globaal in dat er aan weerszijden van wegen en spoorwegen een keten van punten met – maximale – geluidwaarden, zogeheten geluidproductieplafonds, komt te liggen. Deze plafonds leggen de bovengrens vast voor de geluidproductie van een weg of spoorweg. Bij de aanleg of de vervanging van (een deel van) een weg of spoorweg moeten ten minste de standaard maatregelen worden getroffen waarmee deze akoestische kwaliteit wordt geborgd.

Met de nieuwe SWUNG wetgeving worden naast o.a. woningen, zieken-, verpleeg- en verzorgingshuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven ook woonwagendplaatsen en ligplaatsen voor woonschepen aangemerkt als geluidsgevoelig. Een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen is in het Besluit geluidhinder aangewezen als 'geluidsgevoelig terrein' als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder

Het gaat daarbij om legale en permanente ligplaatsen. De grenswaarden gelden op de grens van de ligplaats, er gelden geen binnenwaarden voor woonschepen. Ligplaatsen voor woonschepen die bij gemeentelijke verordening (Woonschepenverordening, Havenverordening, Algemene Plaatselijke Verordening) zijn aangewezen, zonder dat daarvoor aanwijzing in het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, worden niet aangemerkt als geluidsgevoelig terrein. Voor het overhevelen van bestaande ligplaatsen van een verordening naar het bestemmingsplan is overgangsrecht opgenomen.

Overgangsrecht: Ligplaatsen in het water die op 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen kunnen tot 1 juli 2022 bij de eerste toepassing van de volgende procedures van rechtswege worden opgenomen in het bestemmingsplan zonder dat ze worden getoetst als geluidsgevoelig terrein:

- artikel 59 (ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting binnen een zone van een industrieterrein);
- artikel 76 en 76a (bij binnen de zone van een weg vaststellen van bestemmingsplan of wijzigings- of uitwerkingsplan of omgevingsvergunning tot afwijking van een bestemmingsplan);
- artikel 77 (akoestisch onderzoek ter voorbereiding van plan of vergunning binnen de zone van een weg).

Dit overgangsrecht is opgenomen omdat het niet redelijk wordt geacht bestaande ligplaatsen te toetsen als ware het nieuwe ligplaatsen enkel omdat ze van het ene juridische instrument (verordening) worden overgeheveld naar het andere (bestemmingsplan).



4.1.2 Gemeentelijk kader

Geluidbeleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B en W nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de indertijd nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit is geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden per 1 januari 2008 is gedelegeerd naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

De essentie van het geluidbeleid zoals verwoord in de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Dit beleid wordt in dit bestemmingsplan overgenomen.

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 hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Uit te voeren akoestische onderzoeken worden hieraan getoetst

4.1.3 Plangebied

Wegverkeerslawaaï

In en nabij het plangebied hebben de Piet Heinkade, de Jan Schaeferbrug, de Tosaristraat, de Sumatrakade en de Verbindingsdam een geluidszone van 200 meter. Een groot deel van het plangebied is daardoor gelegen in één of meerdere geluidszones van bestaande wegen. In en nabij het plangebied zijn geen nieuwe wegen voorzien met een snelheidsregime van 50 km/u of meer.

Het bestemmingsplan is conserverend en maakt geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk, waardoor akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï achterwege kan blijven. Wegverkeerslawaaï werpt derhalve geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

Railverkeerslawaaï

Een deel van het plangebied ligt in de geluidszone van het spoorvak Amsterdam Centraal Station – Amsterdam Muiderpoort. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen binnen de geluidszone van de spoorweg, waardoor akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaaï achterwege kan blijven. Railverkeerslawaaï werpt derhalve geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

Industrielawaaï

Ten noorden van het plangebied bevindt zich in stadsdeel Noord het industrieterrein 'Johan van Hasselkanaal'. Een deel van het voorliggende plangebied ligt binnen de 50 dB(A)geluidszone van dit industrieterrein. Het betreft het gedeelte van het IJ ten noorden van het Java-eiland en KNSM-eiland. In het voorliggende bestemmingsplan is deze zone aangegeven als gebiedsaanduiding 'Geluidszone - industrie - Johan van Hasselkanaal'. Deze gronden zijn mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidbelasting vanwege het industrieterrein 'Johan van Hasselkanaal' op geluidsgevoelige



gebouwen en terreinen. Ter plaatse van de gebiedsaanduiding geldt de bestemming 'Water'. Binnen deze bestemming zijn geluidsgevoelige gebouwen en terreinen toegestaan. Industrielawaai werpt derhalve geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

4.1.4 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is gericht op beheer en maakt binnen de geluidzones van de gezoneerde wegen, railverkeer geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk, waardoor geen akoestisch onderzoek nodig is

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 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 gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer verfijnde afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

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

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden.

4.2.2 Plangebied

In het voorliggende plangebied zijn diverse bedrijven gevestigd. Alle aanwezige bedrijven hebben een kantoorbestemming, of zijn onderdeel van een gemengde bestemming. De bestaande bedrijven veroorzaken geen relevante hinder voor omliggende woningen. In het voorliggende bestemmingsplan zijn uitsluitend bedrijven toegestaan die geschikt zijn voor functiemenging.

4.2.3 Conclusie

Op basis van milieuzonering en de gewenste functiemenging binnen het plangebied zijn er geen knelpunten te verwachten.



4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer / Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in Amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

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

De Wet luchtkwaliteit vereist een genuanceerde toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Amvb Niet In Betekenende Mate en Regeling Niet In Betekenende Mate (NIBM)

De Amvb NIBM en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Er is een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel 'niet in betekenende mate') leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoorvloeroppervlak. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 heeft de gemeenteraad ingestemd 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 is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (en de voorganger daarvan: het Besluit luchtkwaliteit 2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moeten op



grond van de Wet luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wet-houders op grond van de Wet luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten.

Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B en 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.

De richtlijn geeft aan dat deze alleen bindend is voor de centrale stad. Stadsdelen zijn niet verplicht deze over te nemen. Vanwege de wenselijkheid om in Amsterdam vanuit hetzelfde beleidskader te handelen, wordt de richtlijn betrokken bij het beoordelen van nieuwe situaties in Oost.

4.3.2 Plangebied

Het bestemmingsplan is puur op beheer gericht en staat geen nieuwe ontwikkelingen toe die kunnen leiden tot (verdere) overschrijding van normen. Het bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met de Wet milieubeheer. Gezien het conserverende karakter van dit bestemmingsplan en de huidige situatie van het plangebied is er geen aanleiding vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in dit kader te verbeteren. Middels actieplannen wordt op rijksniveau en provinciaal niveau gewerkt aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

4.3.3 Conclusie

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie.

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.



4.4.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk welke voorzien in bodemroerende activiteiten. De IJ-haven is in het verleden gebruikt als depot voor verontreinigde grond. De twee depots zijn afgedekt en jarenlang is het grondwater gemonitord. De monitoringsplicht is inmiddels afgerond.

4.4.3 Conclusie

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van bodem.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk 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) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen 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. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en Besluit externe veiligheid Buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.). Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde voor objecten als woningen, scholen en grote kantoren.

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 kan niet in contouren worden vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt de orientatiewaarde 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. Voor de gehele IJ oever is in 2011 een brandweeradvies uitgebracht. In paragraaf 4.5.3 is een samenvatting van dit advies opgenomen.



Voor inrichtingen/bedrijven is de externe veiligheidsregelgeving vastgelegd in:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (2004) en de daarbij behorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (laatst gewijzigd 2009).

Het externe veiligheidsbeleid voor het transport van gevaarlijke stoffen is o.a. vastgelegd in:

- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (weg, spoor en water) (2004, wijziging 2008, wijziging 2009);
- Besluit externe veiligheid Buisleidingen, 2011;
- Concept Besluit Transport en Externe Veiligheid (nog niet in werking)

4.5.2 Plangebied

Risicovolle bedrijven

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

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

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

Buisleidingen

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

Transport gevaarlijke stoffen

Vervoer over de weg

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

Vervoer over het spoor

Het plangebied van bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord is gelegen aan het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht. Op dit moment vindt er nauwelijks tot geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over dit traject. Het spoortraject is onderdeel van het op bestuurlijk niveau geaccordeerde Basisnet Spoor. Met het basisnet spoor worden aan de vervoerszijde risico's vastgelegd in een vaste, niet veranderlijke (vervoer-) gebruikruimte. In deze gebruikruimte wordt voor dit traject, conform het bestuurlijk geaccordeerde Basisnet Spoor, uitgegaan van risicoarm sa-



mengestelde treinen, waardoor bij de risicoberekeningen het risicovollere "warme BLEVE scenario" (een grote explosie met brandbaar gas) kan worden uitgesloten.

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

- *Plaatsgebonden risico*

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

- *Groepsrisico*

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

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

Vervoer over het water

- *Plaatsgebonden risico*

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

- *Groepsrisico*

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

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

Wachtplaatsen schepen

Binnen het plangebied is aan het IJ een wachtplaats voor schepen gelegen. De contour voor het plaatsgebonden risico $PR10^{-6}$ ligt bijna geheel binnen het plangebied, over open water. Binnen de contour zijn geen kwetsbare objecten aanwezig en deze worden ook niet mogelijk gemaakt door middel van het voorliggende bestemmingsplan. Het plan voldoet derhalve aan de grens- en richtwaarden voor het PR.



4.5.3 Brandweeradvis

Voor de gehele IJ oever is in 2011 een brandweeradvis uitgebracht. Het rapport (Advies Externe Veiligheid, IJ-oever Amsterdam, Referentie: 0000042/RoEv-2012, d.d. 01 september 2011) is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Brandweer Amsterdam-Amstelland is namens de veiligheidsregio de wettelijke adviseur van het bevoegd gezag op het gebied van externe veiligheid. De adviesrol is geen toets op het voldoen aan wettelijke kaders, maar het bieden van deskundigheidsinzicht in de mogelijkheden en beperkingen die bij de voorgenomen ontwikkeling en voorstelbare scenario's ontstaan voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft in haar adviezen naar structurele aandacht voor integrale veiligheid, waar fysieke veiligheid' een onderdeel van is.

Dit advies zal worden gebruikt bij de onderbouwing van de besluitvormingen over ruimtelijke plannen aan de U-oever. Het doel van het algemene advies is, dat er in de toekomst geen apart brandweer advies nodig is voor ruimtelijke plannen rondom het IJ.

Het brandweeradvis richt zich dan ook alleen op:

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

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

1. Bij de ontwikkeling op en rondom Het IJ rekening te houden met de gevolgen van de ongevalsscenario's;
2. De mogelijke risicoreducerende en effectbeperkende maatregelen in overweging te nemen;
3. Het risico dat overblijft na het nemen van maatregelen te betrekken bij het opstellen van de generieke verantwoording voor de U-oever.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie. Bij eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zal het stadsdeel de aanbevelingen uit het brandweeradvis in overweging nemen.

3.1.1 Conclusie

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid.



Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Bij de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde nota waterhuishouding het geval was. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit.

Breed water

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015.



Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

5.1.2 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

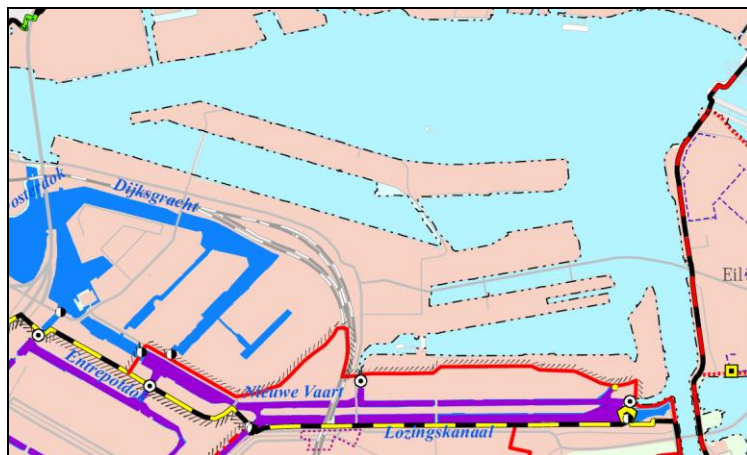
Het plangebied van het bestemmingsplan valt deels binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Rijkswaterstaat Noord-Holland is de waterbeheerder van het IJ en de verbonden watersystemen (IJhaven en Ertshaven). De Haven Amsterdam is de nautisch beheerder van het IJ en de IJhaven. Waternet is nautisch beheerder van de Ertshaven. De beheergrenzen van AGV liggen op de kademuren van Java- en KNSM-eiland en de Veemkade. Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening hebben alle drie de waterbeheerders gereageerd. In de Nota van beantwoording wordt hier nader op ingegaan. De nota is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Waterkeringen

Volgens de keurkaart AGV bevindt zich binnen en in de directe omgeving van het plangebied geen waterkeringen. In het kader van het bestemmingsplan zijn derhalve geen beschermende maatregelen genomen.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de keurkaart AGV weergegeven.



Afbeelding: uitsnede keurkaart AGV

Waterberging

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

Wateropgave

Voor het plangebied geldt geen wateropgave.

Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw worden geen materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitlogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout.

Riolering, hemelwaterafvoer

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

Woonschepen

In het voorliggende plangebied zijn diverse woonschepen aanwezig. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v. woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Nota Vaarwater op orde van 2006 en de Keur. De belangrijkste punten uit het beleid zijn:

- Onder de woonboten moet minimaal 0,60 m water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;
- Aanlegsteigers, drijvende terrassen en woonboten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;
- Woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het



watersysteem afneemt. Als woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht;

- Om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen op aangeven van Waternet.

- *Regeling woonschepen*

In het voorliggende plangebied liggen enkel woonschepen. Een woonboot is herkenbaar als een van origine varend schip en die naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast. In geen geval mag het schip voorzien zijn van een niet authentieke opbouw. De in het voorliggende plangebied aanwezige (vergunde) woonschepen zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' doormiddel van een aanduiding.

Binnen deze aanduiding is een maximum aantal ligplaatsen, conform de bestaande situatie, vastgelegd. Per woonschip is één onderhoudsvlot van maximaal 5 m² en één recreatievaartuig met een maximale lengte van 11,99 meter toegestaan.

Voor de afmetingen van de woonschepen zijn verschillende afmetingen/bepalingen in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

Voor de woonschepen aan de Surinamekade gelden de volgende regels:

- Maximum lengte: 35 meter;
- Maximum breedte: 7 meter;
- Maximum hoogte constructie: 5 meter (ex schoorsteen- masten en radar);
- Minimale onderlinge afstand tussen woonschepen: 2 meter.

Voor de schepen aan de Javakade gelden de volgende regels:

- Maximum lengte: 38,5 meter;
- Maximum breedte: 6 meter;
- Maximum hoogte constructie: 3.5 meter (ex schoorsteen- masten- radar- stuurhut) waarvan maximaal 40% van de totale lengte van de woonboot maximaal 5 meter mag bedragen;
- Minimale onderlinge afstand tussen woonschepen: 5 meter;
- Maximum lengte dekschuiten: 20 meter;
- Maximum breedte dekschuiten inclusief woonschip: 11 meter;
- Maximum hoogte dekschuiten: 1,5 meter.

Voor de schepen aan de Levantkade gelden de volgende regels:

- Maximum lengte: 39 meter;
- Maximum breedte: 5,5 meter;
- Maximum hoogte constructie: 5 meter (ex schoorsteen- masten- radar- stuurhut);
- Minimale onderlinge afstand tussen woonschepen: 2 meter.

Voor twee woonschepen ter plaatse van de jachthaven gelden de volgende regels:

- Maximum lengte: 30 meter;
- Maximum breedte: 5,5 meter;
- Maximum constructiehoogte: 5 meter;
- Minimale onderlinge afstand tussen woonschepen: 2 meter.



Grondwater

Er worden geen nieuwe kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

Hoofdtransportas het IJ

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in nautische aanpassingen met betrekking tot de hoofdtransportas / verbinding Noordzeekanaal – Amsterdam Rijnkanaal/ IJsselmeer. Conform het Barro is ter plaatse van de vaargeul van het IJ een 'vrijwaringzone-vaarweg' in de planregels en verbeelding opgenomen. In hoofdstuk 3.1 wordt hier nader op ingegaan. Delen van het water binnen het plangebied zijn aangewezen als ligplaatsen voor beroepsvaart. Op een afstand van meer dan 400 meter, ten noorden van het KNSM eiland bevindt zich een ligplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen.

Conclusie

In het bestemmingsplan is voldoende rekening gehouden met water. Er zijn geen knelpunten ten aanzien van water.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals)vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

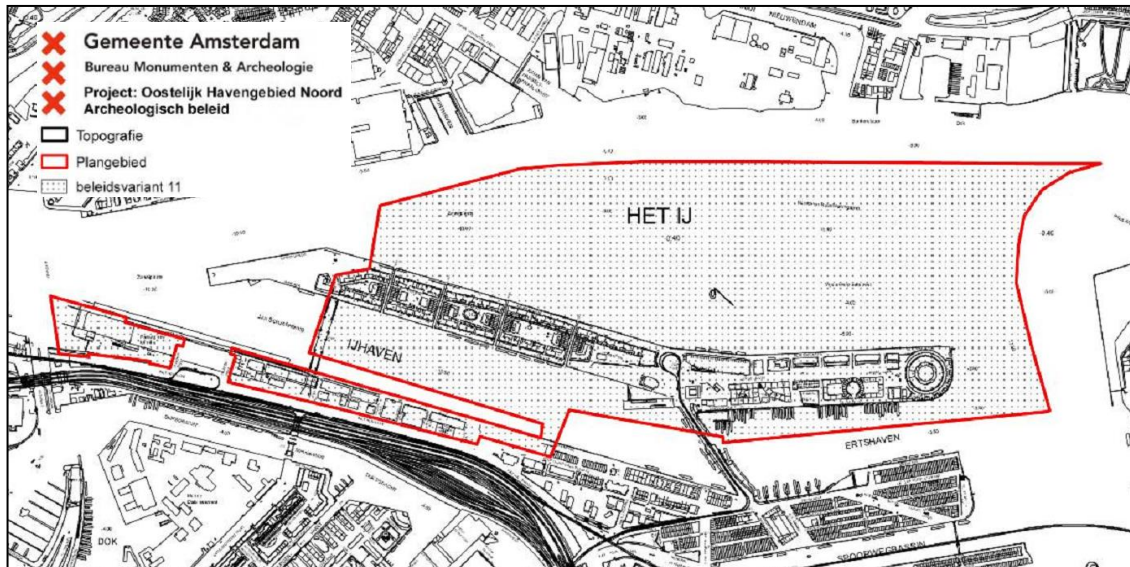
Plangebied

In oktober 2011 is door Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek verricht voor het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan. Het onderzoek (kenmerk: BO 11-054 Amsterdam 2011) is als bijlage opgenomen bij het voorliggende bestemmingsplan.

Het bureauonderzoek is te beschouwen als een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Uit het bureauonderzoek blijkt dat in de open delen van het IJ kunnen resten worden verwacht die verband houden met scheepvaartactiviteiten, waaronder scheepswrakken en voorwerpen die in het water gevallen zijn. In principe hebben dergelijke resten een wijde verspreiding.

De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Daarnaast is dit deel van de haven in toenemende mate uitgediept, tot uiteindelijk 10,5 m, waardoor de oorspronkelijke IJ-bodem is verdwenen. De archeologische verwachting is daar om negatief. Ter plaatse van beide haveneilanden is het zeer aannemelijk dat de oorspronkelijke IJ-bodem is samengedrukt en het bodemarchief schade heeft ondervonden. Dit betekent dat ook hier

sprake is van een negatieve archeologische verwachting.



Af-

beelding: archeologische beleidskaart Oostelijk Havengebied Noord

In het plangebied is gelet op deze beleidskaart een één beleidsvariant van toepassing:



Beleidsvariant 11:

Deze variant is van toepassing de rest van het plangebied. In deze gebieden geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is.

Conclusie

Voor het voorliggende bestemmingsplangebied geldt een negatieve archeologische verwachting. Hier toe dienen er voor wat betreft archeologie geen beschermende te worden opgenomen en geldt bij alle bodemingrepen een vrijstelling van archeologisch veldwerk. Voor het gehele plangebied geldt uiteraard wel de wettelijke meldingsplicht.

5.3.2 Cultuurhistorie

Beleid

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

Plangebied

In oktober 2012 is door Bureau Monumenten & Archeologie een Cultuurhistorische verkenning en advies verricht voor het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan. Het onderzoek (kenmerk: C 12-038 Amsterdam 2012) is als bijlage opgenomen bij het voorliggende bestemmingsplan.

Plangebied Oostelijk Havengebied Noord wordt gekenmerkt door het historische nautisch-industriële gebruik uit de tweede helft van de negentiende eeuw, dat ruim een eeuw heeft geduurd. Wegens economische en praktische redenen is rond het midden van de jaren zeventig van de twintigste eeuw een einde gekomen aan de meeste havenactiviteiten. Een aanzienlijk deel van de historische bebouwing is hierbij verdwenen. Bij de grootschalige herontwikkeling van het Java-eiland, het KNSM-eiland en de Oostelijke Handelskade in de jaren negentig heeft het gebied ten dele zijn ruige karakter verloren, maar er zijn nog enkele elementen aanwezig die getuigen van de geschiedenis.

Binnen plangebied Oostelijk Havengebied Noord zijn de volgende monumenten gelegen:

- KNSM Kraan, Gemeentelijk monument, Surinamekade 30;
- Loods 6, Gemeentelijk monument, KNSM-laan 311;
- Pakhuis 'Afrika', Rijksmonument, Jollemanhof 27;
- Pakhuis 'Azië', Rijksmonument, Jollemanhof 11;
- Pakhuis 'De Zwijger', Rijksmonument, Oostelijke Handelskade 21.

In het onderzoek worden de onderstaande cultuurhistorische betekenisvolle bebouwing benoemt:

- Voormalige kantoorgebouwen en loods KNSM, Levantkade 7-43;
- Voormalig kantoorgebouw KNSM, Levantkade 151-165;
- Voormalige KNSM kantine, Levantplein 1-15;
- Voormalig gebouw Haven Arbeids Reserve (HAR).



Afbeelding: foto kantoorgebouwen en loods KNSM (links) kantoorgebouw KNSM (rechts)



Kenmerkend voor het Java-eiland en het KNSM-eiland zijn de historische kademuren met meerpalen, aanvaarbescherming, bolders en restanten van kraansporen. Deze zijn te beschouwen als historisch waardevolle elementen die van betekenis zijn voor de identiteit van het gebied.

Conclusie

Ter plaatse van de boven genoemde monumenten en cultuurhistorische betekenisvolle bebouwing gaat het bestemmingsplan uit van de bestaande situatie. Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van cultuurhistorie geen knelpunten zijn.

Zowel de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht als de Monumenten wet 1988 bevatten een vergunningplicht met betrekking tot onder meer het wijzigen, verstoren, slopen of verplaatsen van een beschermd monument. Het is strafbaar als deze activiteiten zonder vergunning worden uitgevoerd. Een vergunning moet voorafgaand aan de werkzaamheden worden aangevraagd.

In de planregels van het voorliggende bestemmingsplan is een sloopvergunningstelsel opgenomen. Hierin is geregeld dat het verboden is zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning één of meer gebouwen te slopen.

5.3 Duurzaamheid

De Gemeenteraad heeft bij de behandeling van de Begroting 2008 in december 2007 een motie van de raadsleden Van Doorninck en Van Pinxteren (GroenLinks) aangenomen, waarin wordt gevraagd:

- het College op te dragen een ambitie vast te stellen voor de gewenste duurzaamheid van ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam;
- een procedure te ontwikkelen waarbij de uitwerking van die duurzaamheidsambitie door geïnteresseerde partijen medebepalend is voor de gunning van bouwenveloppen aan die partijen.

Het college zegt toe begin 2008 met een notitie te komen over de milieumambitie bij ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijkheden om deze te implementeren middels de gunning van bouwenveloppen.

Het is de ambitie van het college dat in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal wordt gebouwd, zowel in de woningbouw als in de utiliteitsbouw. Deze ambitie moet worden neergelegd in een gemeenteraadsbesluit waarin de gemeente formeel vastlegt wat haar intenties zijn en die als onderlegger kan dienen voor stedenbouwkundige programma's en voor projectovereenkomsten met ontwikkelaars. Om te zorgen dat de uitspraken in goede aarde vallen, moet van belangrijke ontwikkelaars van tevoren commitment gevraagd worden.

Belangrijk daarbij is wat er verstaan wordt onder 'klimaatneutraal'. Klimaatneutraal bouwen houdt in dat 100% van de CO₂-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik wordt gecompenseerd in de vorm van energiebesparing, lokale duurzame energieopwekking en/of effectief inzet van duurzame bronnen.

Nieuwbouw

Het voorstel is om voor de nieuwbouw de volgende ambities te formuleren:

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

Vertaling ambities naar prestatie-indicatoren en maatregelen



Wat betreft de te nemen maatregelen is het van belang een onderscheid te maken in gebiedsgebonden en gebouwgebonden maatregelen. Voor beide is van belang dat de treden van de Trias Energetica worden doorlopen. Dit houdt in dat bij de keuze van maatregelen drie stappen worden gevolgd:

1. het energiegebruik zoveel mogelijk wordt gereduceerd;
2. de benodigde energie zoveel mogelijk wordt ingevuld met duurzame energie;
3. de overige benodigde fossiele brandstoffen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en de veroorzaakte CO₂-emissies worden gecompenseerd.

Stadsdeel Oost

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (OWGM) en de milieuprogramma's 2010 van de oude stadsdelen OWGM en Zeeburg. De voormalige stadsdelen zetten zich in op het vinden en (doen) realiseren van oplossingen die in lijn zijn met het beleid van de gemeente Amsterdam. In dit centraal stedelijk beleid is o.a. aangegeven dat in 2025 de CO₂ uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald.

In het Milieubeleidsplan Oost-Watergraafsmeer en het Milieuprogramma Milieu en Duurzaamheid 2010 Oost-Watergraafsmeer zijn zes thema's uitgewerkt. Hiervan staan onder de thema's *Lucht, Klimaat, Groen* en *Water* activiteiten uitgewerkt die direct relevant zijn voor het opnemen van duurzaamheid in bestemmingsplannen.

Het stadsdeel acht duurzaamheid van belang en vindt een aantal maatregelen, welke een ruimtelijke impact hebben, wenselijk binnen het stadsdeel. Dit zijn:

- groene daken;
- buitengevelisolatie;
- zonnecollectoren en zonnepanelen;
- windmolens;
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.

Per maatregel wordt aangegeven of en hoe het voorliggende bestemmingsplan dit mogelijk maakt.

Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. Vooral in de Watergraafsmeer zijn groene daken van belang omdat het hemelwater daar moeilijker weg kan. Daken die met "groen" worden beplant, worden hoger. Door de wijze van meten waarin ondergeschikte voorwerpen op het dak niet meetellen zijn deze hoogtewijzigingen in het bestemmingsplan toegestaan. Daarnaast is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte met 1 meter mag worden overschreden.

De meeste groene daken zijn passend binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. Indien er specifieke bouwwerken ten behoeve van het groene dak gerealiseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden. Het is daarom niet wenselijk om deze 'dakopbouwen' bij recht mogelijk te maken.

Buitengevelisolatie

DMB heeft aangegeven dat het 'na-isoleren van de buitengevel maximaal 30 cm bedraagt'. Indien blijkt dat de gewenste gevelisolatie niet past binnen de bouwregels (bouwvlak), is het niet gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Daarom wordt geadviseerd om de algemene bouwbepalingen in bestemmingsplannen dusdanig te formuleren zodat buitengevelisolatie bij recht mogelijk is.



Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windmolens

Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt die via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk.

Zonnecollectoren of -panelen kunnen in het ontwerp van een gebouw worden geïntegreerd. Als losse toevoeging kunnen ze heel storend werken. De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningvrij (bijlage 2, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Van belang is dat per aanvraag een afweging plaats vindt. In het bestemmingsplan zijn deze voorzieningen mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Bij een aanvraag kan het stadsdeel per geval een afweging maken.

Windmolens

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windmolens op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windmolens geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt tot maximaal 5 meter hoog.

De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien zo'n windmolen gerealiseerd wordt, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor gevolgd moeten worden.

Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van circa 1,5 meter hoog. Deze palen zijn met name gewenst binnen de verkeersbestemmingen. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de verkeersbestemmingen; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die onderdeel zijn van het straatmeubilair en zodoende ten dienste van de verkeersbestemming zijn. Binnen de verkeersbestemmingen is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De oplaadpalen passen binnen deze bepalingen.



5.4 Flora en fauna en ecologie

5.4.1 Wettelijk kader

Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De Soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet.

Natura 2000

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998.

Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, te voorkomen, bepaalt de wet dat projecten en plannen die de kwaliteit kunnen verslechteren of die een verstoring effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringtoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

Flora- en faunawet

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het doden van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

Op 23 februari 2005 is het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (Amvb artikel 75) in werking getreden. Eén van de belangrijkste wijzigingen geregeld in dit 'Vrijstellingsbesluit' geldt voor regelmatig terugkerende werkzaamheden zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd.

Voor deze terugkerende werkzaamheden kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn, de zeldzaamheid van soorten en de ingrijpendheid van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de Amvb artikel 75 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.

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

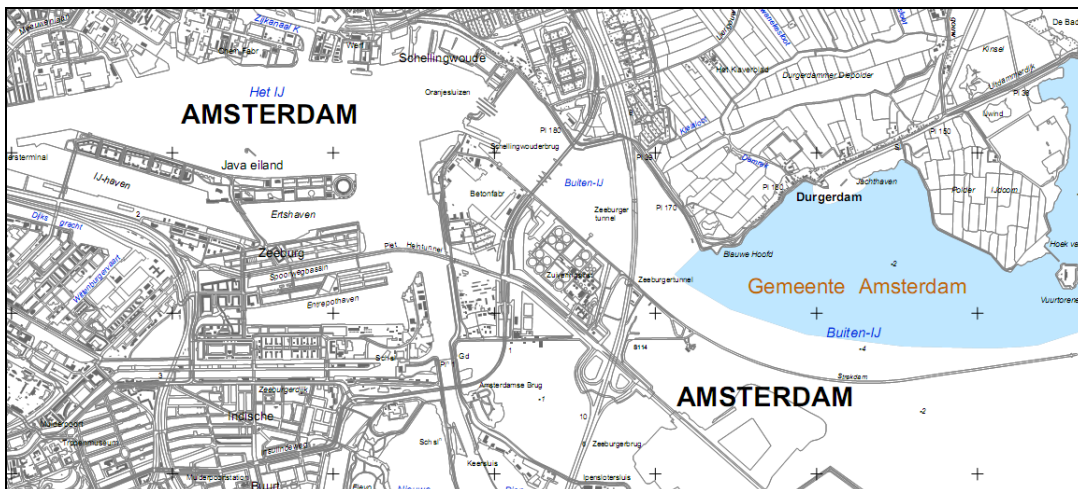
De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met anderen werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' 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 Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

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

5.4.2 Plangebied

Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn. Het plangebied ligt op meer dan 2 km van Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.



Abbeelding: uitsnede Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (deelkaart 10)

5.4.3 Conclusie

Het bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op ecologische waarden of flora en fauna.



Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

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 kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

6.1.1 Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

6.1.2 Regels

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

6.1.3 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 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 bindende werking ten aanzien van burgers.

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

6.2 De bestemmingen

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

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



6.2.1 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.2.2 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

Het bedrijf, gelegen aan het westelijk deel van de Levantkade is bestemd als 'Bedrijf'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor bedrijven en creatieve functies toegestaan. De toegestane bedrijven zijn opgenomen in de bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging'. Een overzicht van creatieve functies is opgenomen in bijlage 2. Voor creatieve functies geldt dat maximaal 30% van het netto-vloeroppervlak gebruikt mag worden ten behoeve van een kantoorfunctie.

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorzieningen

De radarinstallatie, gelegen aan de oostzijde van de Surinamekade is bestemd als 'Bedrijf - Nutsvoorziening'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor een radarinstallatie en dergelijke voorzieningen ten behoeve van de scheepvaart.

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, voetpaden, groen, natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 12 meter.

Artikel 5 Centrum

Het gebouw 'Loods 6', gelegen aan de KNSM-laan is bestemd als 'Centrum'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor kantoren (maximum 2000 m²), bedrijven, consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel (maximaal 6 vestigingen / maximum 500 m² per vestiging), maatschappelijke voorzieningen, creatieve functies, horeca I, Ila en horeca IV (totaal



maximum van 1.000 m²) en ondergeschikte horeca (ter plaatse van detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen). De toegestane bedrijven zijn opgenomen in de bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging', Een overzicht van creatieve functies is opgenomen in bijlage 2. Voor creatieve functies geldt dat maximaal 30% van het netto-vloeroppervlak gebruikt mag worden ten behoeve van een kantoorfunctie. De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels. Voor ondergeschikte horeca geldt dat maximaal 20% van het netto-vloeroppervlak van de detailhandel met een maximum van 20 m² gebruikt mag worden. Voor ondergeschikte horeca ter plaatse van consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen geldt een maximum van 10% van het netto-vloeroppervlak.

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 6 Cultuur en ontspanning

Het Muziekgebouw aan 't IJ met het BIM-huis is bestemd als 'Cultuur en ontspanning'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor een (muziek)theater met bijbehorende congresruimten, kantoren (totaal maximum van 1.500 m²) en horeca IIa, III en horeca IV. Voor horeca III en horeca IV geldt een totaal maximum van 500 m². De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels.

Tevens zijn bijbehorende bouwwerken, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter. De aanwezige luifel en onderdoorgang zijn op de verbeelding weergegeven.

Artikel 7 Gemengd - 1

Op diverse locaties binnen het plangebied geldt de bestemming 'Gemengd - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en – bedrijven en short-stay. In de eerste en tweede bouwlaag is ook dienstverlening, kantoren, creatieve functies, maatschappelijke voorzieningen en ondergeschikte horeca (ter plaatse van dienstverlening) toegestaan. Bedrijven zijn toegestaan in de kelder/souterrain en de eerste en tweede bouwlaag. De toegestane bedrijven zijn opgenomen in de bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging', Een overzicht van creatieve functies is opgenomen in bijlage 2. Ter plaatse van de aanduiding 'atelier' zijn ateliers naast de eerste en tweede bouwlaag tevens in kelders en souterrains toegestaan. Voor ondergeschikte horeca ter plaatse van dienstverlening geldt een maximum van 10% van het netto-vloeroppervlak. Ter plaatse van de aanduiding 'horeca van categorie I' en 'horeca van categorie IV' zijn horecavoorzieningen toegestaan. De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in het souterrain en/of de kelder, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.



In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 8 Gemengd - 2

Een deel van de bebouwing ter plaatse van het Levantplein is bestemd als 'Gemengd - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven, short-stay, dienstverlening, kantoren, bedrijven, creatieve functies, en ondergeschikte horeca. De toegestane bedrijven zijn opgenomen in de bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging', Een overzicht van creatieve functies is opgenomen in bijlage 2. Voor ondergeschikte horeca geldt een maximum van 10% van het netto-vloeroppervlak.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter. De aanwezige onderdoorgang is op de verbeelding weergegeven.

Artikel 9 Gemengd - 3

Op diverse locaties langs de Piet Heinkade geldt de bestemming 'Gemengd - 3'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven en short-stay. In de kelder/souterrain en eerste en tweede bouwlaag is dienstverlening, kantoren, bedrijven (maximum 500 m² per vestiging), creatieve functies, detailhandel (maximum 500 m² per vestiging), en ondergeschikte horeca (ter plaatse van dienstverlening en detailhandel) toegestaan. De toegestane bedrijven zijn opgenomen in de bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging', Een overzicht van creatieve functies is opgenomen in bijlage 2. Voor creatieve functies geldt dat maximaal 30% van het netto-vloeroppervlak gebruikt mag worden ten behoeve van een kantoorfunctie. Voor ondergeschikte horeca ter plaatse van dienstverlening geldt een maximum van 10% van het netto-vloeroppervlak. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Gemengd - 3 - horeca 1' is horeca van categorie I t/m IV in de kelder/souterrain en eerste en tweede bouwlaag met een totaal maximum van 800 m² toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Gemengd - 3 - horeca 2' is horeca van categorie I t/m IV in de kelder/souterrain en eerste en tweede bouwlaag met een totaal maximum van 400 m² toegestaan. De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Gemengd - 3 - alle bouwlagen' zijn niet-woonfuncties toegestaan in alle bouwlagen. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - toegangsgebouw' is wonen en overige niet-woonfuncties niet toegestaan.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, pleinen, fiets- en/of voetpaden, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in maximaal twee bouwlagen onder maaiveld, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter. De aanwezige onderdoorgangen zijn op de verbeelding weergegeven.



Artikel 10 Gemengd - 4

Twee bouwblokken van de locatie 'Nieuw Argentinië' (westelijk deel Oostelijke Handelskade) zijn bestemd als 'Gemengd - 4'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven en short-stay. In de eerste bouwlaag is dienstverlening, kantoren, bedrijven, detailhandel, horeca III en IV en ondergeschikte horeca (ter plaatse van dienstverlening) toegestaan. De toegestane bedrijven zijn opgenomen in de bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging'. Voor ondergeschikte horeca ter plaatse van dienstverlening geldt een maximum van 10% van het netto-vloeroppervlak. De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in het souterrain en/of de kelder, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 11 Gemengd - 5

Het westelijk gelegen bouwblok van locatie 'Nieuw Argentinië' is bestemd als 'Gemengd - 5'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven en short-stay, dienstverlening, kantoren, bedrijven, detailhandel, horeca III en IV en ondergeschikte horeca (ter plaatse van dienstverlening). De toegestane bedrijven zijn opgenomen in de bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging'. Voor ondergeschikte horeca ter plaatse van dienstverlening geldt een maximum van 10% van het netto-vloeroppervlak. De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in het souterrain en/of de kelder, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 12 Gemengd - 6

De 'Passagiers Terminal Amsterdam' is bestemd als 'Gemengd - 6'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor een passagiers terminal, met bijbehorende aankomst- en vertrekhal, kantoren, dienstverlening, detailhandel, horeca V (totaal maximum van 1.000 m²) en horeca I, IIa, III en horeca IV in de eerste en tweede bouwlaag. De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels. Voor dienstverlening en detailhandel geldt een totaal van 1.000 m².

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, pleinen, fiets- en/of voetpaden, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in maximaal twee bouwlagen onder maaiveld, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.



In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 13 Gemengd - 7

Het kantoorpand aan de Piet Heinkade is bestemd als 'Kantoor'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor kantoren en zakelijke dienstverlening in de eerste t/m de vierde bouwlaag. Detailhandel in de eerste bouwlaag (maximaal 750 m²). Tevens is wonen, aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven en short-stay toegestaan. Ter plaatse van detailhandel is ondergeschikte horeca van maximaal 20 m² toegestaan.

Tevens tuinen en erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in maximaal twee bouwlagen onder maaiveld, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 14 Groen

De diverse groenvoorzieningen in het plangebied zijn bestemd als 'Groen'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor groen, fiets- en/of voetpaden, speelvoorzieningen, water, waterstaatsdoeleinden en oevervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en objecten van beeldende kunst. Gebouwde parkeervoorzieningen en de trambanen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' en 'specifieke vorm van groen - trambaan'.

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

Artikel 15 Horeca

Het Mövenpick hotel is bestemd als 'Horeca'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor een horeca V met inbegrip van vergader- en congresfaciliteiten en maatschappelijke dienstverlening in de tweede bouwlaag (maximaal 250 m²).

Tevens zijn terrassen, tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in maximaal twee bouwlagen onder maaiveld, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter. De aanwezige luifel en onderdoorgang is op de verbeelding weergegeven.



Artikel 16 Tuin

De in het plangebied aanwezige tuinen zijn bestemd als 'Tuin'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor tuinen, met inbegrip van bijbehorende voetpaden alsmede het gebruik conform het toegestane gebruik van de aangrenzende (hoofd)bebouwing. Tevens zijn parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in het souterrain en/of de kelder. Bergingen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van tuin-berging'. Vergunningsvrije bouwwerken zijn niet op de verbeelding weergegeven.

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

Artikel 17 Verkeer - 1

De in het plangebied aanwezige verkeerswegen zijn bestemd als 'Verkeer - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten en pleinen, fiets- en/of voetpaden, (ongebouwde) parkeervoorzieningen en gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in maximaal twee bouwlagen onder maaiveld. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' zijn bruggen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - trambaan' zijn trambanen toegestaan. De hijskraan ter plaatse van de Surinamekade is aangegeven met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hijskraan'. Ten zuiden van de Zouthaven is ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel', detailhandel toegestaan. Voor een heel klein deel binnen de bestemming 'Verkeer - 1' is de aanduiding 'tunnel' op de verbeelding weergegeven. Deze aanduiding heeft betrekking op het tracé van de IJtunnel. Hier is een tunnel met bijbehorende (verkeerskundige) voorzieningen toegestaan.

Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer-1' zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hijskraan' geldt een bouwhoogte van 30 meter.

Artikel 18 Verkeer - 2

Het in het plangebied aanwezige verblijfsgebied is deels bestemd als 'Verkeer - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor pleinen en fiets- en/of voetpaden. Voor een heel klein deel binnen de bestemming 'Verkeer - 2' is de aanduiding 'tunnel' op de verbeelding weergegeven. Deze aanduiding heeft betrekking op het tracé van de IJtunnel. Hier is een tunnel met bijbehorende (verkeerskundige) voorzieningen toegestaan.

Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer - 2' mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.



Artikel 19 Verkeer - Railverkeer

De westelijk gelegen spoorzone is bestemd als 'Verkeer - railverkeer'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor spoorwegen en railverkeer.

Tevens zijn geluidswerende voorzieningen, wegen, nutsvoorzieningen, berm en taluds, groen, water, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en objecten van beeldende kunst toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer - railverkeer' mag het grondoppervlak voor maximaal 10 m², met een maximale bouwhoogte van 3 meter, worden bebouwd.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van lichtmasten, bewegwijzering, voorzieningen voor het railverkeer en verkeersregulering van 12 meter. Voor objecten van beeldende kunst geldt een maximale hoogte van 4 meter. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 meter.

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van ten behoeve van geluidswerende voorzieningen tot een maximale bouwhoogte van 8 meter.

Artikel 20 Water

Het in het plangebied aanwezige water is bestemd als 'Water'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor water, natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging, extensief recreatief medegebruik en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

De jachthaven, steigers, sluisen en ligplaatsen voor binnenvaartschepen passagiersvaartuigen, bedrijfsvaartuigen en woonschepen zijn door middel van een aanduiding op de verbeelding aangegeven. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonschepen is aangegeven middels de aanduiding 'maximum aantal ligplaatsen'. De maatvoering van verschillende zones waar woonschepenligplaatsen aanwezig zijn conform de vergunde situatie in de regels opgenomen.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 1 meter voor steigers en 2 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 21 Wonen

Een groot gedeelte van de bestaande woningen in het plangebied zijn bestemd als 'Wonen'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven en short-stay. Ter plaatse van de aanduiding 'horeca van categorie IV' is horeca IV toegestaan in de eerste bouwlaag. De verschillende horeca-categorieën zijn opgenomen in artikel 1 van de regels.

Tevens zijn tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten in het souterrain en/of de kelder, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter. De aanwezige onderdoorgangen zijn op de verbeelding weergegeven.



Artikel 22 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 23 Algemene bouwregels

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

Artikel 24 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 24.1.1 worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

In 24.2.1 zijn voor de bestemmingen 'Centrum', 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 2', 'Gemengd - 3', 'Gemengd - 4' en 'Gemengd - 5' de toegelaten bedrijfscategorieën opgenomen. Hierbij wordt verwezen naar de bij de regels behorende bijlagen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging'.

Artikel 25 Algemene aanduidingsregels

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

Het Amsterdam Rijnkanaal en de vaargeul in het IJ zijn onderdeel van Rijkswaerwegen. Langs deze Rijkswaerweg is in het voorliggende bestemmingsplan een vrijwaringzone opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringzone - vaarweg' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van o.a. het belemmeren van de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en vaardiepte en het het hinderen van de zichtlijnen voor de scheepvaart.

Artikel 26 Algemene afwijkingsregels

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



Artikel 27 Overige regels

In dit artikel zijn de overige regels opgenomen die van toepassing zijn op het bestemmingsplan. In lid 1 zijn enkele onderwerpen opgenomen waarop de aanvullende werking bouwverordening van toepassing is. Het betreft hier onder andere de bereikbaarheid van gebouwen gehandicapten.

Artikel 28 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven.

Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het bevoegd gezag kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 29 Slotregel

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



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De stadsdeelraad 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).

De 'grex-wet' 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 bouwplannen mogelijk die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor het stadsdeel, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

7.3 Conclusie

Voor het stadsdeel zijn aan het opstellen en de uitvoering van dit conserverende plan geen kosten verbonden. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen exploitatieplan opgesteld hoeft te worden.



Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

Voorafgaand aan de start van het bestemmingsplan heeft de stadsdeelraad op 27 september 2011 een keuzenotitie vastgesteld voor bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius. Het doel van deze keuzenotitie was om in een vroeg stadium uitgangspunten vast te stellen en beleidskeuzes te maken voor het nieuwe bestemmingsplan. De keuzenotitie vormt daarmee een kader voor het nieuwe bestemmingsplan.

8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak hoeft te worden verleend op bestemmingsplannen.

Wel zal het ontwerp bestemmingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt er een informatieavond georganiseerd.

8.3 Vooroverleg

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

1. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
4. Rijkswaterstaat;
5. Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
6. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie (BMA);
7. Haven Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB);
8. Stadsdeel Noord;
9. Stadsdeel Centrum;
10. Kamer van Koophandel;
11. Waternet;
12. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
13. Liander;
14. Gasunie;
15. KPN;
16. Prorail.

Acht instanties hebben gereageerd. In bijlage 2 'Nota van beantwoording' (d.d. 8 november 2012) zijn de reacties van de overlegpartners samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de vooroverleg-reactie heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.



8.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord heeft met ingang van 13 december 2012 voor een periode van 6 weken ter visie gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Ook de instanties die bij het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening zijn betrokken zijn in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. In bijlage 3 is de Nota van beantwoording zienswijzen (d.d. 9 april 2013) opgenomen. In de nota van beantwoording zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.



Bijlagen

1. *Keuzenotitie Bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius (Vastgesteld door stadsdeelraad op 27 september 2011)*
2. *Nota van beantwoording 'Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, (Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord, d.d. 8 november 2012)*
3. *Nota van beantwoording zienswijzen (Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord, d.d. 9 april 2013)*
4. *Nota van wijzigingen (Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord, d.d. 9 april 2013)*
5. *Archeologisch bureauonderzoek plangebied Oostelijk Havengebied Noord (Bureau Monumenten & Archeologie, oktober 2011, kenmerk: BO 11-054 Amsterdam 2011)*
6. *Cultuurhistorische verkenning en advies (Bureau Monumenten & Archeologie, oktober 2012 kenmerk: C 12-038 Amsterdam 2012)*
7. *Brandweeradvis Brandweer Amsterdam-Amstelland, Advies Externe Veiligheid, IJ-oever Amsterdam, (Referentie: 0000042/RoEv-2012, d.d. 01 september 2011)*