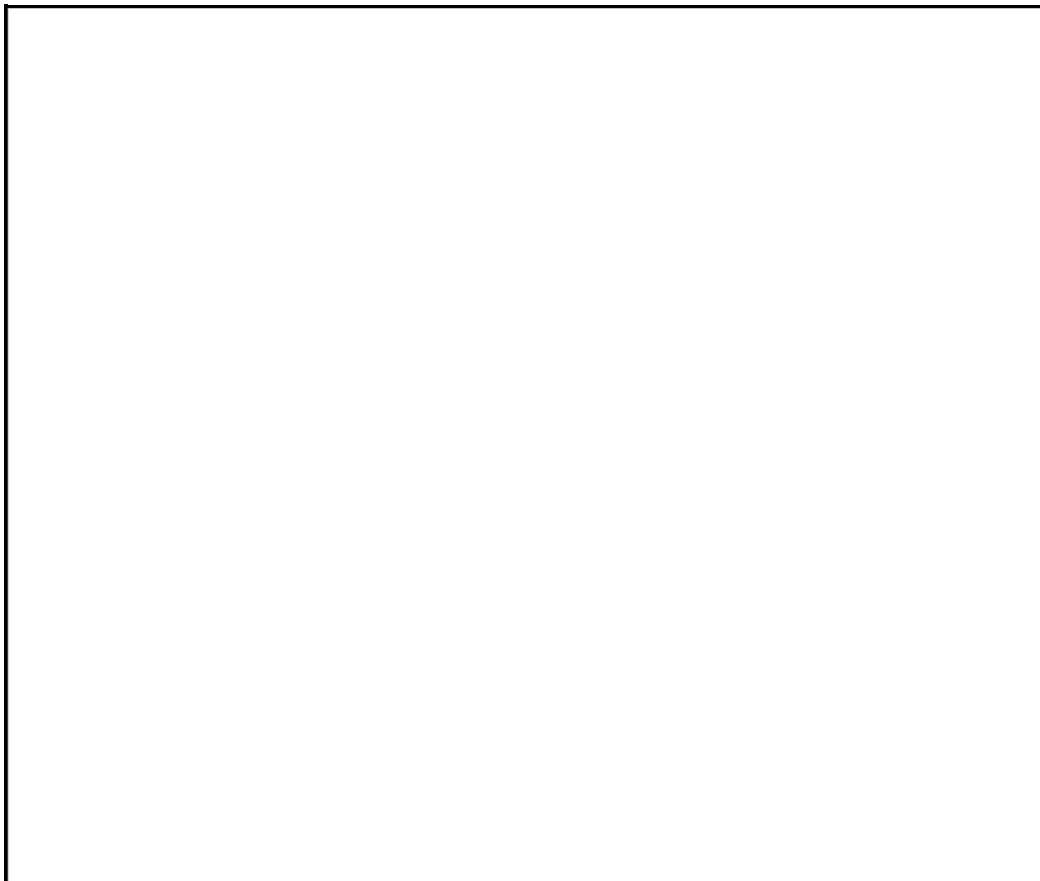


Bestemmingsplan Borneo Sporenburg En Rietlanden 2017



Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1512BPSTD-VG01

Datum print 23 Juli 2018

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Het plangebied	9
2.1	Historie	9
2.2	Beschrijving huidige situatie	10
2.3	Flexibiliteitbepalingen in bestemmingsplan	12
2.4	Ontwikkelingen	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	31
4.1	Milieuzonering bedrijven	31
4.2	Luchtkwaliteit	32
4.3	Geluidhinder	33
4.4	Bodemkwaliteit	36
4.5	Externe veiligheid	36
4.6	Milieueffectrapportage	41
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	43
5.1	Water	43
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	47
5.3	Natuurbescherming	50
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	53
6.1	Algemeen	53
6.2	Artikelsgewijze toelichting	53
6.3	Uit te lichten aspecten	57
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	61
7.1	Inleiding	61
7.2	Plangebied	61
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
8.1	Voortraject	63
8.2	Inspraak	63
8.3	Vooroverleg	63
8.4	Zienwijzen	63

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht elke gemeente om over actuele bestemmingsplannen te beschikken. Actueel wil zeggen bestemmingsplannen die niet ouder zijn dan 10 jaar. Om die reden is in de Invoeringswet van de Wro bepaald dat uiterlijk 1 juli 2013 voor het gehele grondgebied van gemeenten actuele bestemmingsplannen moeten zijn vastgesteld. Waar vele gemeenten in Nederland de datum van 1 juli 2013 niet hebben gehaald, is dit in stadsdeel Oost nagenoeg gelukt.

Na bovengenoemde actualisatieslag is het actualiseren van bestemmingsplannen in Oost niet geëindigd. Het eerste plan na de actualisatieslag van Stadsdeel Oost dat is geactualiseerd, is het bestemmingsplan Oostpoort. Dit bestemmingsplan is op 11 maart 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. In vervolg hierop is het Plan van aanpak actualisatie bestemmingsplannen 2015-2018 op 8 december 2015 vastgesteld door het Algemeen Bestuur. In dit Plan van aanpak is de actualisatieopgave voor de komende bestuursperiode vastgelegd.

Eén van de te actualiseren bestemmingsplannen die deel uitmaakt van de totale actualisatieopgave voor 2015-2018 is het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden uit 2007. Het bestemmingsplan krijgt de naam 'Borneo, Sporenburg en Rietlanden 2017'.

Het nieuwe plan is een beheersgericht bestemmingsplan, gebaseerd op de bestaande gebruiks- en bouwrechten. De buurten in het plangebied zijn inmiddels uitontwikkeld. Grote wijzigingen in de wijze van bestemmen vinden niet plaats.

Voorafgaand aan dit bestemmingsplan heeft de Bestuurscommissie van stadsdeel Oost (AB) op 5 april 2016 de keuzenotitie 'Bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden' vastgesteld. Met het vaststellen van deze keuzenotitie heeft het AB de richting bepaald van de belangrijkste ontwikkelingen en beleidsuitgangspunten de richting bepaalt. De keuzenotitie is als bijlage 1 toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

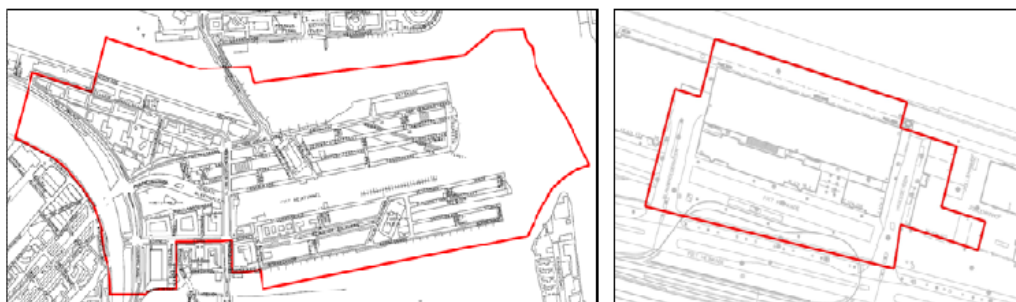
1.2 Doel bestemmingsplan

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

1. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
2. het verkrijgen van een actuele ruimtelijk-juridische vertaling van de bestaande bebouwing en het gebruik (conserverende bestemmingsplannen);
3. het komen tot digitaal raadpleegbare en uitwisselbare bestemmingsplannen.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor het plangebied Borneo, Sporenburg, Rietlanden en de kavel aan de Piet Heinkade 141 - 173. De locatie Piet Heinkade 141-173 wordt bij het plangebied betrokken. Bij de verkoop van het pand is geconstateerd dat de kantoorfunctie op de 5^e bouwlaag, die is vergund, niet in het bestemmingsplan is opgenomen. In dit bestemmingsplan wordt dat hersteld. De locatie van de oefenvelden van de Kanovereniging Zeeburg in de Entrepothaven is ook meegenomen.



plangebied

Begrenzing

1.4 Geldende bestemmingsplannen

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

1. Bestemmingsplan Borneo, Sporeburg en Rieteilanden. Vastgesteld op 23 januari 2007;
2. Bestemmingsplan Borneokade 62b. Vastgesteld op 27 september 2011 en onherroepelijk geworden op 8 augustus 2012;
3. Bestemmingsplan Oostelijke Handelskade. Vastgesteld op 17 november 1999;
4. Bestemmingsplan Oostelijke Handelskade 4. Vastgesteld op 18 december 2012;
5. Bestemmingsplan Oostelijk havengebied Noord (gedeeltelijk). Vastgesteld op 25 juni 2013;
6. Bestemmingsplan Cruquius. Vastgesteld op 9 april 2013.

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. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en eventuele nieuwe ontwikkelingen. Aandacht is besteed aan functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen en monumenten en structuren zoals de bebouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur van het plangebied.

2.1 Historie

Het Oostelijk Havengebied bestaat bijna helemaal uit tussen 1874 en 1927 aangelegde kunstmatige schiereilanden. De Amsterdamse haven was aan uitbreiding toe, omdat de zeeschepen steeds groter werden, en de bestaande havens door aanleg van spoorlijnen naar het Centraal Station slecht bereikbaar waren geworden. De belangrijkste gebruikers van de nieuwe terreinen waren de grote rederijen die geregelde lijndiensten op onder meer Indonesië, Suriname en de Verenigde Staten onderhielden.

Het nieuwe havengebied lag eigenlijk van het begin af aan de verkeerde kant van Amsterdam. Want in 1876 werd het Noordzeekanaal geopend en door de bouw van de Oranje Sluizen werd het IJ afgesloten van de Zuiderzee. Toch kende het gebied een bloeiperiode, vooral tussen de wereldoorlogen. Het onontkoombare einde kwam na de oorlog, toen de meeste lijndiensten wegvielen, en het stukgoedertransport plaats maakte voor container- en bulktransport, waarvoor aan de westkant een havengebied ingericht werd. De passagiersvaart maakte geleidelijk plaats voor de veel snellere luchtvaart. De KNSM is de laatste grote rederij, die in 1979 haar bedrijfsvoering beëindigde.

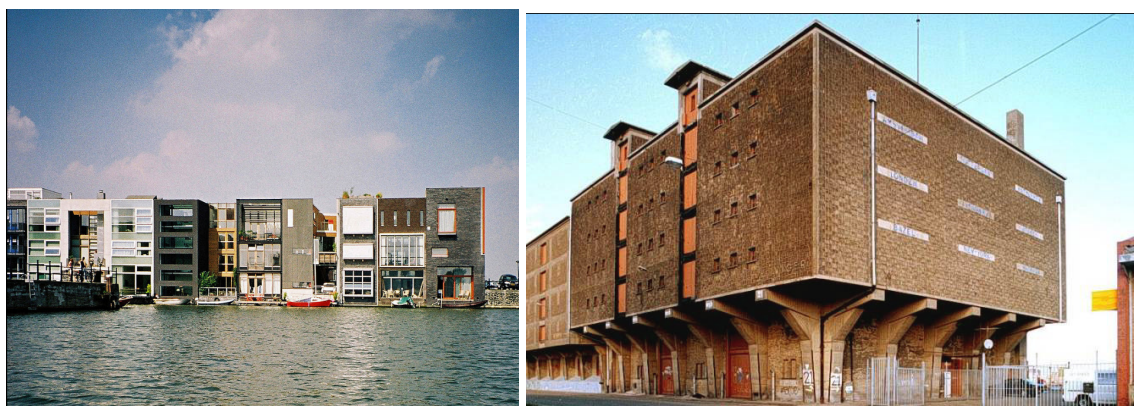
Vier jaar daarvoor had de gemeenteraad al besloten het Oostelijk Havengebied een woonbestemming te geven. Het terrein moest een grote woondichtheid krijgen, liefst honderd woningen per hectare, voor in totaal zeventienduizend bewoners.

Het gebied is in het laatste decennium van de 20e eeuw ontwikkeld tot een modern woongebied, wat uitstraling betreft te vergelijken met de Eastern Docklands in Londen. Het gebied wordt gekenmerkt door een doordachte stedenbouwkundige opzet en een eigentijdse architectuur. De appartementen worden voornamelijk bewoond door mensen uit de hogere inkomensgroepen. Het Java- en KNSM-eiland behoren tot de eerste wijken in Amsterdam waar snel glasvezelinternet is aangelegd.

De bebouwing van het Oostelijk Havengebied moest stedelijk zijn, dat hield in dat er veel woningen op een kleine ruimte gerealiseerd moesten worden. Voor groen blijft er dan geen ruimte over. De leus van de stadsontwikkeling werd "blauw is groen", oftewel, het water van de havens in het gebied moest grotendeels de functie overnemen die het groen in andere buurten heeft.

In de pakhuizen aan de Veemkade zijn kantoren, bedrijven, horeca en woningen aanwezig. Op Borneo en Sporenburg is een 'zee van laagbouwoningen' aanwezig, waarbij drie megablokken tussen de laagbouw zorgen voor monumentaliteit, en twee grillige bruggen voor een heel bijzondere ervaring. Trekpleister voor toeristen is de Scheepstimmermanstraat, waar elke huiseigenaar zelf het huis van zijn dromen mocht laten bouwen door een zelfgekozen architect.

Op de smalle strook tussen het spoor en het IJ (Veemkade, Oostelijke Handelskade en Piet Heinkade) zijn kantoren, bedrijven, horeca en een hotel gerealiseerd. De IJtram is per 30 mei 2015 gaan rijden.



Afbeeldingen: *Scheepstimmermanstraat (links) en Pakhuis de Zwijger (rechts)*

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied Borneo, Sporenburg en Rietlanden is een stedelijk gebied waarbij de woonfunctie dominant aanwezig is. Kenmerkend is de hoge dichtheid waarin de woningen aan de smalle straten zijn gerealiseerd. In contrast hiermee biedt het plangebied een grote openheid en weidsheid door het vele water dat om de schiereilanden aanwezig is. Het plangebied wordt in grote lijnen gekenmerkt door vier deelgebieden, namelijk Borneo, Sporenburg, de Rietlanden en de twee percelen aan de Piet Heinkade. De deelgebieden zijn zichtbaar op onderstaand kaartje. De plangrens aan de oostzijde ligt in het water, op de grens van de belangrijke transportas van het Amsterdam Rijnkanaal.



Afbeelding: *deelgebieden bestemmingsplan*

Borneo

Het schiereiland Borneo wordt gekenmerkt door de eerder beschreven hoge dichtheid van woningen. In het westen, tot aan de Van Eesterenlaan, heeft Borneo een wat ruimere uitstraling door de ligging aan de bredere Feike de Boerlaan of aan het water. De woongebouwen zijn over het algemeen 3 à 4 bouwlagen hoog. In het midden van de Borneo wordt deze bouwhoogte onderbroken door een woongebouw van 10 bouwlagen. Overigens wordt niet alleen de bouwhoogte onderbroken, maar door de schuine situering van dit woongebouw wordt ook gebroken met langgerekte geleding van de bebouwing en openbare ruimte. In dit gebouw aan het Fortuynplein zijn enkele niet-woonfuncties gevestigd, zoals kantoren en een parkeergarage. Verder zijn enkele horecagelegenheden en zelfstandige kantoren in het gebied gevestigd, waarvan de bestaande rechten worden geconserveerd.

Oostelijk van het Fortuynplein zijn de woongebouwen gelegen aan het water van het Spoorwegbassin, de Entrepothaven of de Binnenhaven, waarbij bij de woningen aan de Binnenhaven vooral verschillende kleuren en materialen zijn toegepast. Dit in contrast met de over het algemeen uit rode bakstenen opgetrokken woonbebouwing op Borneo. Met uitzondering van de woningen aan de Scheepstimmermanstraat zijn alle woningen in het oostelijk deel van Borneo met de voorzijde op het water georiënteerd. Dit is een van de grote woonkwaliteiten van Borneo. Over de gehele lengte van de Borneokade zijn talrijke woonschepen gelegen, waarvan de bestaande rechten worden geconserveerd. Deze woonschepen vormen door het wonen op het water een logische overgang tussen het water en de overwegende woonbebouwing op het land. Tevens is er een haven met ligplaatsen voor pleziervaartuigen aanwezig in het Spoorwegbassin.

Sporenburg

Ook op Sporenburg is de woonfunctie dominant aanwezig. Op het centraal gelegen Tindalplein zijn zelfstandige kantoren en een basisschool aanwezig. Het aantal woonschepen is op Sporenburg kleiner dan op Borneo. Aan de westzijde van de Ertskade zijn woonschepen gelegen. Parkeren vindt plaats op maaiveld of in carports of parkeergarages.

Kenmerkend in de openbare ruimte zijn de lange straten waarbij het Keesje Brijdeplantsoen deze straten schuin doorkruist. Hiermee wordt op een speelse wijze de hoge dichtheid van woningen doorbroken. Op de kop van Sporenburg ligt het P.E. Tegelbergplein als royaal openbaar plein aan het water. Verder geeft momenteel de lege kavel aan de Ertskade ruimte voor activiteiten in de openbare ruimte. Na realisatie van de woningbouw op dit kavel zal een grote openbare ruimte beschikbaar blijven, mede doordat extra land wordt gerealiseerd aan de noordzijde.

Zoals reeds aangegeven zijn de woningen in hoge dichtheid bebouwd, waarbij op diverse plaatsen dakterrassen en patio's zijn gerealiseerd. Hiermee ontstaan veel private open ruimten zonder dat deze zichtbaar zijn vanaf de straat. Inmiddels zijn op diverse plaatsen ook dakopbouwen gerealiseerd.

Rietlanden

Waar Borneo en Sporenburg schiereilanden zijn, wijkt het deelgebied Rietlanden qua verschijningsvorm af. Het hart van de Rietlanden wordt gevormd door de Oostelijke Handelskade met winkelcentrum Brazilië en alle omliggende voorzieningen, zoals Club Panama, het Lloyd Hotel, Hampton by Hilton, De Cantine, De Nieuwe KHL, een basisschool etc. De Rietlanden en zijn structuur wordt bepaald door de vele infrastructuur. Aan de westzijde ligt het spoor tussen Amsterdam CS en Amsterdam Muiderpoort met zijn karakteristieke bocht. Hieromheen ligt de Piet Heinkade en de Panamalaan, waarbij op de scheiding van deze wegen de ingang van de Piet Heintunnel is gelegen. Daarnaast is nog de tramhalte Rietlandpark en het bijbehorende tramtracé gelegen. Deze infrastructuur zorgt voor de ontsluiting van het gehele plangebied.

Ook de functie wonen is sterk vertegenwoordigd in de Rietlanden en kent verschillende verschijningsvormen. Van oude karakteristieke bebouwing (met tuin) tot eigentijds vormgegeven nieuwbouw. Opvallend zijn de zilveren woontorens rond de tramhalte en het woongebouw met honingraatgevel ten zuiden van de Piet Heintunnel.

De openbare ruimte in de Rietlanden is divers. Veel openbare ruimte is gericht op de eerder genoemde infrastructuur. Boven en naast de Piet Heintunnel zijn grote openbare ruimten aanwezig, verhard (boven de tunnel) en onverhard (ten noorden en zuiden van de tunnel). Ook om de zilveren torens is veel openbare ruimte aanwezig van hoge kwaliteit. De Veemkade is als openbaar gebied direct gelegen aan het water, wat direct ten goede komt aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

Piet Hein Buildings en Piet Heinkade 141 - 173

Het plangebied wordt aangevuld met een deel van de Oostelijke Handelskade, de locatie van de Piet

Hein Buildings en het naastgelegen blok Piet Heinkade 141-173.

De locatie Piet Hein Buildings is inmiddels uitontwikkeld en de afspraak met de centrale stad was om de RO- en Wabo-bevoegdheden en een actueel bestemmingsplan over te dragen aan Oost. De overdracht van de bevoegdheden is op handen, maar een actueel bestemmingsplan nog niet. Voorgesteld is om dit perceel in het voorliggende bestemmingsplan mee te nemen.

De locatie Piet Heinkade 141-173 wordt bij het plangebied betrokken, omdat bij de verkoop van het pand is geconstateerd dat de kantoorfunctie op de 5^e bouwlaag die is vergund niet in het bestemmingsplan is opgenomen. In dit bestemmingsplan wordt dit hersteld.

Locatie voormalige ligplaats nabij Borneosteiger in de Entreporthaven

Aan het plangebied is een gedeelte van het water van de Entreporthaven toegevoegd. Het gaat om het water gelegen aan de westzijde van de Slingerflat bij de Borneosteiger. De locatie is in gebruik ten behoeve van een ligplaats voor een passagiersvaartuig. Het passagiersvaartuig zal echter worden verplaatst naar een locatie ten westen van de Entrepotbrug waar totaal 7 passagiersvaartuigen zijn voorzien. Het is niet de bedoeling om de vrijgekomen ligplaats opnieuw in gebruik te nemen. Het stukje water waar dit betrekking op heeft is daarom toegevoegd aan dit plangebied. De aanduiding voor passagiersvaartuigen is verwijderd.

2.3 Flexibiliteitbepalingen in bestemmingsplan

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

Optie 1: direct bestemmen

Indien plannen concreet 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. Van belang is dat bij beide flexibiliteitbepalingen duidelijke voorwaarden geformuleerd worden, die voldoende rechtszekerheid bieden. Voorwaarden die vastleggen waar de toekomstige ontwikkeling aan moet voldoen.

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 zal dan eerst een wijzigingsplan (of uitwerkingsplan) opgesteld en in werking moeten treden, voordat er een bouwtitel aanwezig is. Aanvullend op de bestemmingsplanprocedure, wordt er dus nog een juridisch-planologische procedure voor het wijzigingsplan doorlopen. Bij vaststelling van het 'moederplan' zal in ieder geval aangetoond moeten worden dat de ontwikkeling haalbaar is uit oogpunt van geluid en luchtkwaliteit. Alle benodigde onderzoeken worden bij de wijzigings- of uitwerkingsprocedure 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 gevraagd voor de komende mogelijke ontwikkeling, maar de bestaande situatie wordt bestemd. Te zijner tijd zal het bouwplan een eigen procedure moeten doorlopen (een

bestemmingsplanherziening of een afwijking van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning).

2.4 Ontwikkelingen

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.

2.4.1 Ontwikkeling 1: de Steltloper

Aan de Ertskade zijn al geruime tijd plannen in ontwikkeling om een nieuw pand te realiseren. Het vorige bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden uit 2007 maakte een ontwikkeling van een pand reeds mogelijk. Inmiddels zijn de plannen concreet geworden en is gebleken dat het pand beperkter in omvang wordt, dan wat mogelijk werd gemaakt in het vigerende bestemmingsplan. Het pand wordt slanker vormgegeven en biedt ruimte aan de volgende functies:

- 126 huurwoningen;
- 263 m² aan maatschappelijke functies in de plint;
- 88 parkeerplaatsen ondergronds.

Direct aangrenzend aan de Steltloper vindt er extra landaanwinning plaats, waarmee een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte gerealiseerd kan worden. Deze landaanwinning wordt juridisch-planologisch mogelijk gemaakt met een uitgebreide afwijkingsprocedure conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze ontwikkeling is voor dit bestemmingsplan niet nieuw vanwege reeds verleende vergunningen. De uitvoering van de werkzaamheden zijn gestart of starten binnenkort. Het bestemmingsplan respecteert voor deze locatie de vergunde rechten.



Afbeelding: impressie Steltloper en openbare ruimte

2.4.2 Ontwikkeling 2: Veemkade

Het gebied langs de Veemkade en de Piet Heinkade kent een duidelijke ruimtelijke opbouw. Langs de kade bevinden zich grote nieuwe gebouwen in een strakke rooilijn. Er zijn zoveel mogelijk waardevolle bestaande pakhuizen behouden. De pakhuizen geven het gebied sfeer en zijn rudimenten van een belangrijk nautisch verleden van het gebied en de stad. De landschappelijke inrichting van de kade is praktisch, robuust, efficiënt en stoer. Deze bestaat uit betonnen stelconplaten. Deze sluiten goed aan bij de schaal van het gebied en de bestaande en nieuwe gebouwen. Het verblijfsklimaat van de kade wordt door bewoners en bezoekers niet erg aantrekkelijk gevonden. Het functioneren van het winkelcentrum Brazilië kan ook verbeterd worden.

De gemeente is voornemens om een visie op te stellen over hoe de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verbeterd kan worden. Het is nog onbekend wanneer de visie wordt opgesteld en vastgesteld. Voor maatregelen die voortvloeien uit de visie, die niet binnen het bestemmingsplan passen, wordt te zijner tijd een aparte juridisch-planologische procedure doorlopen om deze mogelijk te maken. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hier niet in.

2.4.3 Ontwikkeling 3: fietsbrug naar Zeeburgereiland - Sluisbuurt

De gemeente heeft besloten om in de periode 2014 - 2018 tenminste 17.000 woningen te realiseren. De Sluisbuurt op het Zeeburgereiland is daarbij aangemerkt als versnellingslocatie. De plannen voor de Sluisbuurt zijn ten opzichte van de eerdere plannen uit 2005, hoogstedelijker geworden. Er worden ten minste 3.500 woningen gerealiseerd.

Er zijn plannen om aan de westelijke oever van de Sluisbuurt een langzaam verkeersverbinding te realiseren Sporenburg, en daarmee de rest van de stad. Een fietsbrug ter ontsluiting van nieuw te ontwikkelen Sluisbuurt vormt één van de nader te beschouwen opties in de toekomstige ontsluiting van de Sluisbuurt ten behoeve van langzaam verkeer. De nieuwe fietsbrug naar het Oostelijk havengebied verbindt niet alleen Zeeburgereiland, maar ook IJburg en delen van Noord met het Centrum.

De mogelijkheden voor de brug worden in het kader van het op te stellen bestemmingsplan voor de Sluisbuurt nader onderzocht. Hiertoe wordt momenteel een breed mobiliteitsonderzoek voor uitgevoerd. Als de brug mogelijk wordt gemaakt, wordt deze meegenomen in het bestemmingsplan voor de Sluisbuurt. Onderhavig bestemmingsplan voorziet niet in deze ontwikkeling.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het voorliggende bestemmingsplan is een beheersgericht bestemmingsplan, gebaseerd op de bestaande gebruiks- en bouwrechten. De buurten in het plangebied zijn inmiddels uitontwikkeld. Grote wijzigingen in de wijze van bestemmen vinden niet plaats. Wel vindt er een actualisatie plaats van de gebruiks- en bouwregels.

Bij het mogelijk maken van ontwikkelingen wordt getoetst of een ontwikkeling past binnen het rijksbeleid, het provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid. Aangezien dit bestemmingsplan gedetailleerd is bestemd en geen ontwikkelingen mogelijk maakt (anders dan op basis van verleende vergunningen), wordt een uitgebreide behandeling van het rijks- en het provinciale beleid achterwege gelaten. Het opstellen van een beheersgericht bestemmingsplan is niet strijdig met de doelstellingen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, de provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie. Desondanks wordt wel aandacht geschonken aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aangezien in de SVIR voorschriften worden gesteld en nationale belangen worden genoemd die doorwerking behoeven naar het onderhavige plan of voor het plan als relevant kunnen worden aangemerkt.

In dit hoofdstuk worden wel in gegaan op het gemeentelijke beleid. Het sectorale beleid wordt behandeld in hoofdstuk 4 en 5.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Het plangebied grenst tegen het Amsterdam-Rijnkanaal, wat onderdeel uitmaakt van het hoofdvaarwegennet. Het betreft een hoofdtransportas. In de SVIR is deze hoofdtransportas benoemd als nationaal belang 7: *"het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen."* Het Rijk is verantwoordelijk voor het beheren en instandhouden van de (spoor)weginfrastructuur, vaarwegen en bijbehorende voorzieningen voor gebruikers, zoals verzorgings-, parkeer- en ligplaatsen.

Voor het goederenvervoer over water zijn de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven en Moerdijk van nationale betekenis. Om optimaal te profiteren van de kansen en een sterke internationale concurrentiepositie te waarborgen, kunnen aanpassingen en vernieuwingen (bijvoorbeeld voor verbetering van sluisen) nodig zijn. Voor de binnenvaart heeft het Rijk de ambitie om een vlot, betrouwbaar hoofdvaarwegennet te realiseren, waarbij gestreefd wordt naar een wachttijd van maximaal 30 minuten voor schepen bij sluisen. Daarbij wordt ook de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende (inter)nationale transport van de mainports en greenports over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden. Het Rijk geeft bij het beheer en onderhoud prioriteit aan de hoofdtransportassen en de belangrijkste knelpunten. Ook houdt het Rijk hierbij rekening met (de gevolgen van) klimaatverandering voor de vaarwegen en andere belangen in het watersysteem (zie nationaal belang 9). Het Rijk heeft belang bij het scheiden van de beroeps- en recreatievaart. Dit komt de veiligheid ten goede en bevordert de doorstroming op het hoofdvaarwegennet. Het Basisrecreatieoevervaartnet (BRTN) is hierbij het uitgangspunt. Hierover worden afspraken gemaakt met medeoverheden.

Consequenties voor dit plan

Vanwege de doorwerking van artikel artikel 2.1.2 Barro, is binnen een afstand van 25 meter vanaf de

vaarwegbegrenzing van de rijksvaarweg een vrijwaringszone opgenomen ter bescherming en veiligstelling van de belangen van de vaarweg. Deze vrijwaringszone is afgestemd met Rijkswaterstaat.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 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&W op 12 oktober 2010 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.

De aspecten die in de structuurvisie van belang zijn voor het plangebied zijn:

- hoogbouw;
- voorgestelde ecologische structuur.

Hoogbouw

Op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam' is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd: in de (paarse) zones langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de ov-knooppunten, en in twee ovale zoekgebieden langs het waterfront van het IJ. De zones en zoekgebieden zijn indicatief, het is niet de bedoeling dat alle bebouwing daarbinnen naar een hoogte van 60 meter of hoger reikt.

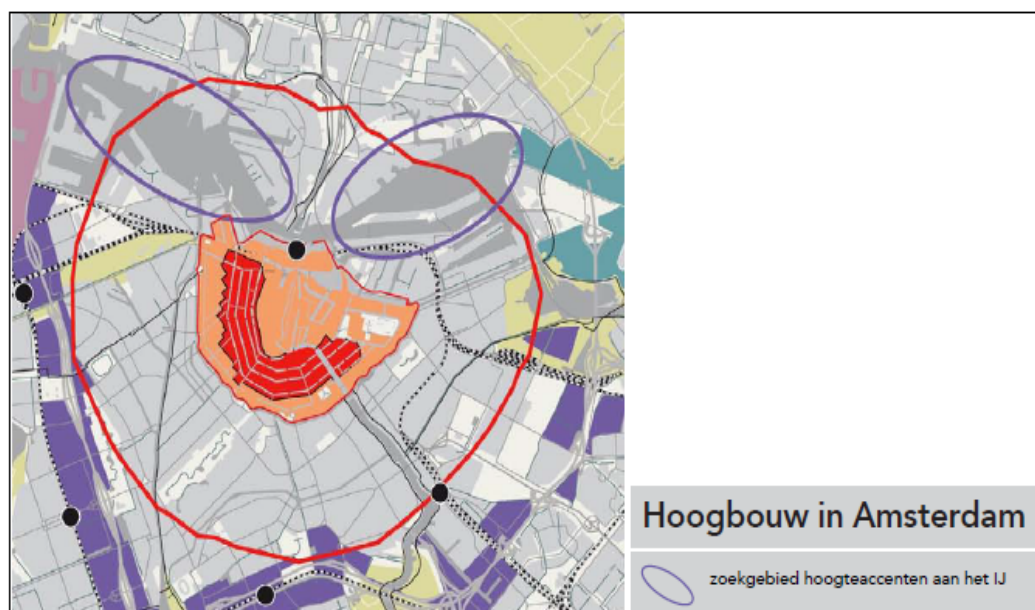
Rond het Beschermd Stadsgezicht van de binnenstad is, in verband met de bijzondere status van het werelderfgoed van de 17e-eeuwse grachtengordel (rood), een zone van 2 km aangegeven. Het beleid beoogt de centrale stad te betrekken bij de beoordeling of een hoogbouwplan verantwoord is. Dit gebeurt aan de hand van een Hoogbouweffectrapportage, (HER) waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht. De HER geeft tevens de mogelijkheid te zoeken naar aanpassingen en alternatieven die eventuele negatieve effecten wegnemen.

Bij de herontwikkeling van de zuidelijke IJever keerde de stad zich naar het IJ. Nieuwbouw kreeg

daarbij overwegend een maat, passend bij de hoogte van pakhuizen (circa 30 meter), met hier en daar hogere accenten (circa 60 meter).

Verdere verdichting langs de Ioevers is gewenst. Dat betekent dat een bouwhoogte tot 30 meter acceptabel is. Langs de noordelijke oevers zijn, in tweede linie, accenten met bouwhoogten tot 60 meter toegestaan.

Daarnaast zijn 'solitaires' vanaf 60 meter gewenst langs de oevers, binnen de op bijgaande hoogbouwkaart aangegeven zoekgebieden. Voor zover de zoekgebieden binnen de 2 km-zone vallen, gelden echter de bepalingen voor die zone.



Afbeelding: kaart 'hoogbouw Amsterdam'

Consequentie plangebied hoogbouw

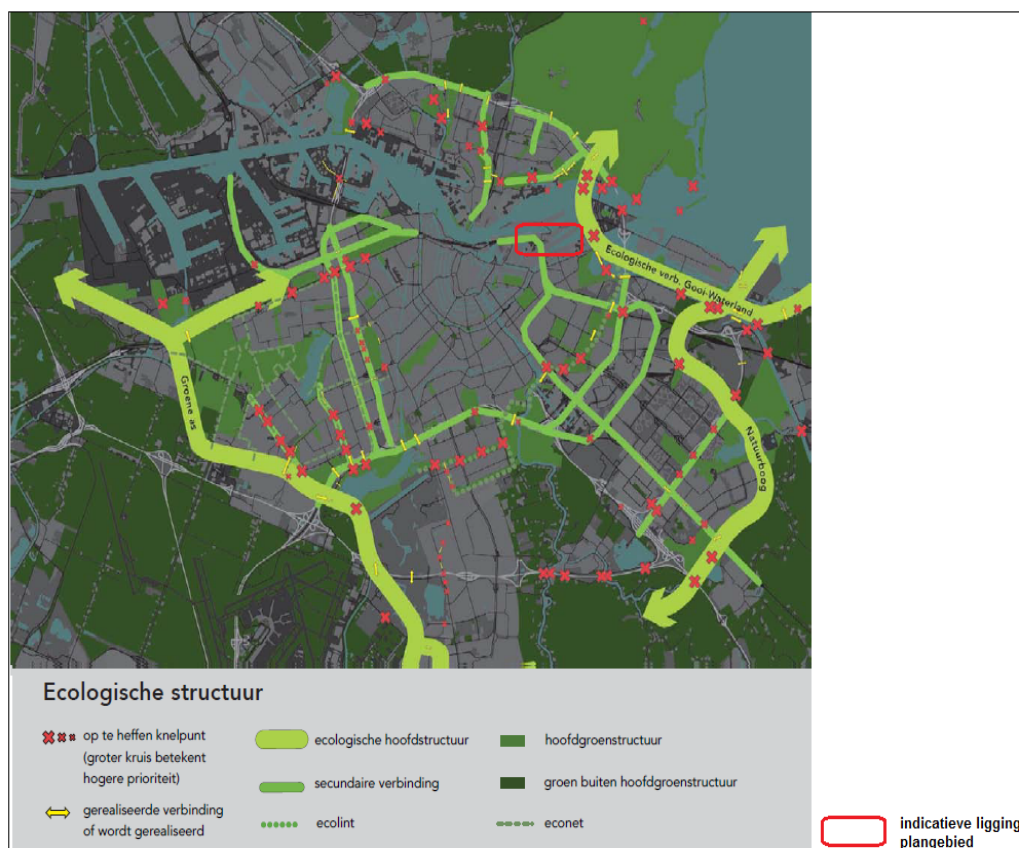
Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe juridisch-planologische ontwikkelingen mogelijk. Aan de Ertskade kan op grond van het nu geldende bestemmingsplan een pand gerealiseerd worden van 62 meter hoog. Zoals omschreven in paragraaf 2.4 is er nu een concreet plan voor nieuwbouw op deze locatie. De locatie van de Ertskade ligt op 1,5 km (binnen de 2 kilometerzone rond) van het beschermd stadsgezicht van de binnenstad. In verband met de bijzondere status van het werelderfgoed van de 17e-eeuwse grachtengordel was een hoogbouweffectrapportage, waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht, noodzakelijk geweest bij nieuwe bouwrechten. Hoewel de hoogbouw aan de Ertskade in een zoekgebied voor hoogbouw ligt, bevindt deze zich tevens in de 2 km zone om het Unesco-gebied. Een HER zou daarom verplicht zijn, ware het niet dat het hier bestaande bouwrechten betreft.

Voorgestelde ecologische structuur - hoofdgroenstructuur

Ecologische visie. Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam (2012)

In de gemeentelijke structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en als aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werd meerdere moties aangenomen waarin werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. De

'Ecologische visie. Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam (2012)' is daarvan een uitwerking.



Afbeelding: uitsnede Ecologische structuur

Het beleidsuitgangspunt van deze ecovisie is: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor wijzigingen is, vergelijkbaar met de hoofdgroenstructuur, een besluit van de gemeenteraad nodig." De Amsterdamse ecologische visie (ecovisie) is een uitwerking en aanvulling op, en verfijning van, het provinciale netwerk. Amsterdam voegt een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. Het omvat de volgende elementen:

- de indicatieve lijnen op de kaart in de structuurvisie moeten worden vertaald naar concrete kaartvlakken;
- de ecovisie moet bruikbaar zijn als ruimtelijk toetsingskader;
- de knelpunten die op de kaart in de structuurvisie staan vermeld, verder uitwerken en per knelpunt aangeven hoe het kan worden 'opgelost' en wat dit kost;
- speciale aandacht voor bijen, gezien hun belang voor de voedselvoorziening.

Deze ecologische visie is de gevraagde uitwerking en vormt een belangrijk toetsingskader voor ruimtelijke plannen: het is een richting bepalend beleidsdocument. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven. Het beleidsuitgangspunt van deze ecovisie is: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor het wijzigen van de ecologische hoofdstructuur is een besluit van de gemeenteraad nodig." De beleidsintentie is dat knelpunt worden opgelost en meegenomen worden in het budget van het projectplan.

De berm van de spoorlijn vormt de belangrijkste groene verbindingen in dit gebied. Soorten als de ringslang, zandhagedis, rugstreppad, wezel, hermelijn, konijn, vos en verschillende soorten dagvinders en sprinkhanen voelen zich hier thuis. De berm van de spoorlijn wordt in de ecologische visie als 'voorgestelde ecologische structuur' benoemd. Met het vaststellen van de visie door de gemeenteraad in juli 2012 is de berm aangewezen als ecologische structuur.

Zowel de berm als de spoorlijn zelf functioneren al als ecologische structuur. Veel soorten maken gebruik van deze veilige route. Van belang dat er geen ontwikkelingen plaats vinden die dit verstoren.



Uitsnede Ecologische visie

Consequentie plangebied ecologische structuur

De spoorlijn en het talud worden in dit bestemmingsplan bestemd als 'verkeer - 2'. Binnen deze bestemming mag uitsluitend gebouwd worden ten dienst van het railverkeer. Daarmee blijft het huidige karakter gehandhaafd en vinden er geen ontwikkelingen plaats die de ecologische structuur frustreren.

Hoofdgroenstructuur

De hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld.

Consequentie plangebied hoofdgroenstructuur

Binnen het plangebied is geen hoofdgroenstructuur aanwezig.



Ligging hoofdgroenstructuur

3.2.2 Agenda groen 2015-2018

De Agenda Groen is op 30 september 2015 vastgesteld in de gemeenteraad. Amsterdam heeft veel groen. Omdat veel Amsterdammers geen tuin hebben, heeft het groen in en om de stad een bijzondere functie: het is de tuin van alle Amsterdammers. Elke Amsterdammer moet straks een groene omgeving in de buurt hebben.

De Agenda Groen ondersteunt samenwerkingsverbanden tussen bewoners, organisaties en professionals op het gebied van groeninitiatieven. In deze agenda wordt de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018 en daarmee geeft de agenda duidelijk richting aan initiatieven. De prioriteit wordt daarbij de komende jaren gelegd op vier thema's: stadsparken, klimaat en biodiversiteit, groen in de buurt en verbindingen en toegankelijkheid.

1. Stadsparken

Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad. Ze zijn er voor iedereen en ze worden steeds intensiever en op heel uiteenlopende manieren gebruikt: werken, leren over de natuur, barbecueën, wandelen, sporten, zonnen, een feestje vieren of een evenement bezoeken. Het doel is om stadsparken beter in te richten op dat intensieve gebruik. Ook komen er meer en betere alternatieven voor de drukke stadsparken, om zo de bezoekersdrukke beter te spreiden over de groengebieden in en om de stad. De komende jaren worden tenminste drie stadsparken ingrijpend verbeterd voor duurzamer en intensiever gebruik.

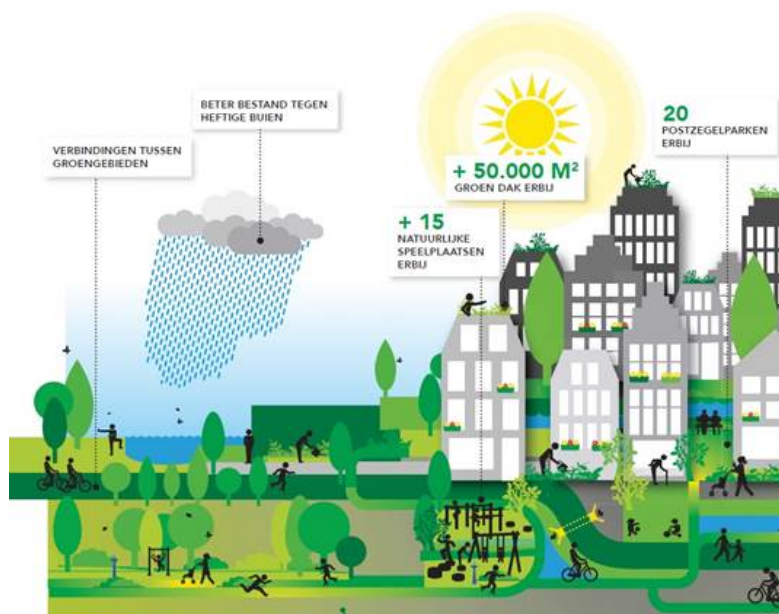
2. Klimaat en biodiversiteit

De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen aan meer biodiversiteit in de stad. Daarom wordt de komende jaren in gezet op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

Het is wenselijk om bij nieuwbouwplannen zoveel mogelijk natuurinclusief te bouwen. Men moet hierbij denken aan het inpassen van verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen in gebouwen of objecten, het creëren van faunapassages bij infrastructuur en de omgeving inrichten met schuil- en foerageergebied voor soorten zoals de huismus (zoals bv inheemse bloemen, kruiden en heesters, mussenhaag).

3. Groen in de buurt

Amsterdammers hechten veel waarde aan mooi en bruikbaar groen in de directe omgeving van de woning. Groen in de buurt heeft een belangrijke functie als ontmoetingsplek en zorgt ervoor dat mensen meer bewegen. Bewoners weten zelf het beste waar behoefte aan is, daarom bieden we ruimte aan buurtinitiatieven. Daarom wordt de komende jaren ingezet op meer groene plekken in de buurt door het vergroenen of aanleggen van tenminste twintig postzegelparken.



afbeelding: Agenda Groen

4. Verbindingen en toegankelijkheid

Het laatste thema in de Agenda Groen is gericht op het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen en binnen groengebieden voor dagelijks recreatief en sportief gebruik. Amsterdam is rijk aan groen en veel van dat groen kan beter worden gebruikt als het toegankelijker is of beter met elkaar is verbonden.

Ingezet wordt op het zichtbaar verbeteren van fietsverbindingen naar de landschappen rondom de stad. Knelpunten in de schakels tussen stad en land worden opgelost en er wordt geïnvesteerd in de belevingswaarde van deze routes.

Consequentie plangebied

Vergroening en stimuleren biodiversiteit is een belangrijke doelstelling in de Agenda Groen. De bestaande parken en plantsoenen binnen het plangebied vormen geen onderdeel van de hoofdgroenstructuur, maar hebben in dit bestemming de bestemming 'Groen' gekregen. Binnen deze bestemming zijn de bouw mogelijkheden beperkt, waarmee het groene karakter behouden blijft.

3.2.3 Wonen in de metropool: woonvisie 2020

Woonvisie: Wonen in de Metropool

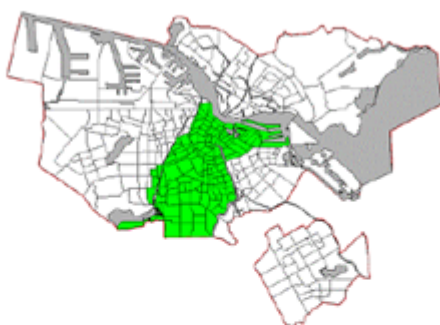
Het uitgangspunt voor de woonvisie is de ongedeelde stad waarin mensen ongeacht inkomen, opleiding en achtergrond in alle wijken kunnen wonen en keuzemogelijkheden hebben op de woningmarkt. Oost is deel van Amsterdam en de regio. Het woonbeleid van het stadsdeel is daarmee ook onderdeel van een groter geheel. Er is geen eigenstandig functionerende woningmarkt in het stadsdeel. Kadern voor woonruimteverdeling, nieuwbouwbeleid en afspraken met corporaties worden grotendeels op stedelijk en

regionaal niveau gemaakt, mede bepaald door de woningmarkt op dat niveau. Deze woonvisie draagt bij aan de stedelijke ambities zoals verwoord in de Woonvisie van Amsterdam.

Het plangebied is onderdeel van het Oostelijk Havengebied en is in de Woonvisie ingedeeld in gebied 1: Centraal Stedelijke Zone.

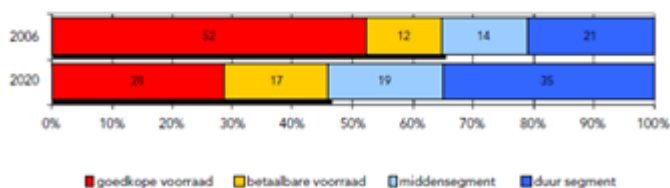
Gebied 1: Centraal stedelijke zone

Stadsdelen : Centrum, Oostelijk Havengebied, Oud-Zuid, Oud-West, Zuideramstel



Centraal stedelijke zone in cijfers

Woningvoorraad 2006 en prognose 2020



Afbeelding: uitsnede 'Wonen in de metropool: woonvisie 2020'

De centraal stedelijke zone van Amsterdam is van de in de woonvisie onderscheiden gebieden verreweg het meest omvangrijk in aantal woningen en inwoners. Ruim 38% van alle woningen in de stad staat in dit gebied, en 35% van alle Amsterdammers woont er. Vergeleken met de rest van Amsterdam vallen een aantal zaken op:

- In dit deel van de stad wonen meer alleenstaanden: 61% (stad 54%)
- Het aantal huishoudens met kinderen is lager dan gemiddeld in de stad: 18% (stad: 25%)
- Het aandeel niet-westerse allochtonen is lager dan elders in de stad, het aantal westerse allochtonen is hier met 20% veruit het hoogst van de hele stad
- De hoeveelheid corporatiewoningen is relatief klein (36%), maar de voorraad goedkope en betaalbare huurwoningen is omvangrijk (64%)

De centraal stedelijke zone kent nog altijd een zekere menging van sociaal economische groepen. Die is te danken aan het aanzienlijke aandeel goedkope woningen, zowel corporatiewoningen als particuliere huurwoningen. Die woningen worden vaak bewoond door mensen van Nederlandse komaf of door westerse buitenlanders. Dat heeft te maken met de kleine oppervlakte, waardoor gezinnen (in Amsterdam vaak van buitenlandse afkomst) er in vrij geringe mate zijn te vinden.

In het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden zijn bestaande woningen bestemd. Er is

niet voorzien in nieuwe woningbouwontwikkeling. Er zijn wel enkele locaties waar wonen nu al mogelijk is op grond van het vigerend bestemmingsplan, maar dit nog niet daadwerkelijk gebeurd. Deze locaties blijven die mogelijkheid behouden. Daarnaast bevat het bestemmingsplan de ontwikkelingsruimte van het gebouw de Steltloper aan de Erstkade. Omdat de Steltloper al is vergund vordat onderhavig bestemmingsplan in procedure gaat, kan worden gesproken van het bestemmen van bestaande rechten. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor woningbouwontwikkeling binnen het plangebied. Het bestemmingsplan maakt daarom geen extra woningbouwontwikkeling mogelijk.

3.2.4 Beleidsnotitie Short Stay

Het college van B&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.

Naar aanleiding van de evaluatie van het Shortstaybeleid in 2013 is er een nieuwe beleidsnotitie vastgesteld. Op basis daarvan worden geen nieuwe vergunningen meer verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal shortstay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800. Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt. De effecten van het nieuwe beleid worden in 2017 geëvalueerd. Voor shortstayvergunningen die voor 14 januari 2014 zijn verstrekt blijft de beleidsnotitie shortstay 2012 van kracht.

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

Consequenties voor dit plan

Binnen de woonfuncties in het voorliggende bestemmingsplan wordt op basis van het voorgaande geen nieuwe short stay toegelaten. Uitsluitend bestaande short stay is toegestaan.

3.2.5 Nota Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak

De Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak' is in de Stuurgroep Wonen op water van 10 maart 2006 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 geadviseerd. Regelgeving rondom de woonboot is opgenomen in de Verordening op Binnenwater (VoB).

Consequenties voor dit plan

Conform de nota 'woonboten opnemen in bestemmingsplannen' zijn de bestaande woonboten, welke

een ligplaatsvergunning hebben, binnen het plangebied bestemd.

3.2.6 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van het college van B&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

De woonboten binnen het plangebied hebben allen een ligplaatsvergunning op grond van de verordening op het binnenwater. Alle vergunde woonboten zijn bestemd binnen het geldende bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden en de boten zijn in het voorliggende bestemmingsplan ook bestemd.

3.2.7 Regeling passagiersvaart 2013

Op 3 september 2013 heeft het college van Burgemeester en Wethouders de 'Regeling Passagiersvaart 2013' vastgesteld. Hierin zijn richtlijnen opgenomen voor het aanvragen van een vergunning voor passagiersvaartuigen. In de regeling is aangegeven dat er in Amsterdam een tekort aan ligplaatsen voor vergunde passagiersvaartuigen is, omdat die volgens de huidige bestemmingsplannen op de meeste locaties niet zonder meer zijn toegestaan. Wijziging van bestemmingsplannen vergt tijd. De door het college van Burgemeester en Wethouders aangestelde ligplaatsregisseur gaat voorstellen doen voor substantiële uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor passagiersvaartuigen.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan maakt geen ligplaatsen mogelijk voor passagiersvaartuigen. Separaat van dit bestemmingsplan wordt voor de hele stad onderzocht welke locaties geschikt zijn om ligplaatsen te creëren voor passagiersvaartuigen. Hierbij is onder meer het effect op de leefbaarheid in de omgeving relevant en de ruimte die ten koste gaat van het gebruik als jachthaven. Voorsnog bevat dit plangebied geen locaties die geschikt lijken. De locaties die wel geschikt zijn bevonden zullen planologisch worden geregeld in een paraplubestemmingsplan.

3.2.8 Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik

Op de gebieden waar in Oost woonboten zijn gelegen, is een aantal bestemmingsplannen en beleidsstukken van toepassing. Deze stukken zijn op verschillende momenten voor verschillende thema's en gebieden in de voormalige stadsdelen Zeeburg en Oost/Watergraafsmeer vastgesteld. Dit maakt dat het aanbrengen van eenduidigheid in de regelingen vraagt om één nieuw beleidsstuk voor heel stadsdeel Oost. Op 27 september 2011 is hiervoor het startschot gegeven door het vaststellen van de startnotitie integraal woonboten- oeverbeleid door de voormalige deelraad van stadsdeel Oost. De 'Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik' is op 25 juni 2013 door de deelraad van het voormalige stadsdeel Oost vastgesteld.

Doel van het beleid is om duidelijkheid te scheppen en waar mogelijk bestaande, goed werkende regelingen te versimpelen. Door het opstellen van één beleidsstuk worden zeven regelingen voor verschillende gebieden samengevoegd. Hiermee ontstaat duidelijkheid omtrent welke regeling voor welke woonboot en welk gebied geldt. Voor sommige gebieden was voor bepaalde aspecten nog geen regeling van toepassing (bijv. oevergebruik). Dit beleid voorziet in een regeling voor alle aspecten voor (vrijwel) alle legale woonboten in Oost. Dit zorgt voor meer duidelijkheid. Woonboten die betrokken zijn bij een apart project vallen buiten de reikwijdte van het voorliggende beleid. Een voorbeeld hiervan zijn de

woonboten aan de Diemerzeedijk. Oplossingsrichtingen voor dergelijke projecten worden niet in dit beleid opgenomen.

Uitgangspunt van het beleid is het bestaande aantal ligplaatsen. Het beleid bevat geen inventarisatie van mogelijke nieuwe ligplaatsen.

Door het beleid op te bouwen uit drie onderdelen is bij aanvragen een snelle toetsing mogelijk zonder dat grote stukken tekst doorgenomen dienen te worden. Deze versimpeling moet het beleid toegankelijker maken voor burgers en toetsers. Daarbij is het, door te kiezen voor algemene maatvoering, gebiedspecifieke maatvoering en adres-specifieke maatvoering, op eenvoudige wijze mogelijk om in drie stappen in te zoomen op de mogelijkheden per woonboot.

In algemene zin geldt voor alle gebieden één regeling met maximale maatvoeringen per type woonboot. Per gebied kan er aanleiding zijn om afwijkende maatvoeringen op te nemen. Voor woonschepen geldt een maximale lengte van 30 meter en een maximale hoogte van 3,5 meter. Voor woonarken geldt een maximale lengte van 20 meter en een maximale hoogte van 3 meter. Voor beide geldt een maximale breedte van 5 meter. De minimale tussenruimte tussen de kopse kanten van woonboten bedraagt 2 meter voor alle woonboten in alle gebieden.

Voor onder andere de woonschepen in het Oostelijk Havengebied zijn de hiervoor genoemde maten niet toereikend. In het beleid wordt verwezen naar de maatvoering zoals die opgenomen is in het bestemmingsplan uit 2007.

Het beleid geeft regels voor o.a. het vervangen van woonboten, terrassen, drijvende objecten en toegangsobjecten. Bij vervanging van een woonboot door een ander type woonboot zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- a. een woonschip mag uitsluitend worden vervangen door een woonschip;
- b. een woonark mag uitsluitend worden vervangen door een woonschip of een woonark;
- c. een woonvaartuig mag worden vervangen door een woonschip, een woonark of een woonvaartuig.

Met betrekking tot het oevergebruik geldt de ambitie om de hoofdlijnen ten aanzien van het oevergebruik in het bestemmingsplan te regelen, zoals de locatie van ligplaatsen en de hoeveelheid woonboten die daar zijn toegestaan. *“De oevers bij woonboten in stadsdeel Oost zijn onderdeel van de openbare ruimte. Het gebruik van de oever/walkant als tuin is zonder expliciete, schriftelijke toestemming van het stadsdeel, al dan niet in de vorm van een huurcontract, niet toegestaan. Hiermee wordt het beleid uit 2009 (Uitgangspunt voor regeling oevergebruik bij woonboten in stadsdeel Oost-Watergraafsmeer) voortgezet en voor alle gebieden van Oost van toepassing.*

Voor het oostelijk havengebied is de hiervoor genoemde algemene maatvoering niet toereikend vanwege bestaande situaties die af kunnen wijken van de standaardomschrijving. Specifieke maatvoering per locatie is daarom noodzakelijk.

Consequenties voor het plangebied

- de specifieke maatvoering (de bestaande rechten) uit het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden worden in dit bestemmingplan overgenomen;
- oevergebruik wordt niet mogelijk gemaakt;
- in aanvulling op de algemene vervangingsregels, gelden voor de twee woonarken en het woonvaartuig aan de Borneokade dat deze vervangen mogen worden door een woonschip met een lengte van 40 meter;
- met betrekking tot drijvende tuinen en onderhoudsvloten wordt aangesloten bij de bestaande rechten: per woonboot wordt maximaal 5 m² aan tuin en maximaal 5 m² onderhoudsvlot mogelijk gemaakt.

Gezien het voorgaande wordt geconstateerd dat het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming is met de beleidsnotitie.

3.2.9 Varen in Amsterdam 2.1

De gemeenteraad heeft op 2 oktober 2013 het beleidskader 'Varen in Amsterdam 2.1' vastgesteld. Hiermee is er een kader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam voor passagiersvervoer en pleziervaart vastgesteld.

De gemeente Amsterdam streeft ernaar om het gebruik van het binnenwater van Amsterdam voor een veelheid aan dynamische functies te versterken. Het doel is te komen tot een optimaal nautisch gebruik van het Amsterdams binnenwater, waarbij er evenwicht is tussen de belangen van bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad. Het gaat om een aanpak waarin kwaliteit, toegankelijkheid, veiligheid, duurzaamheid en beperking van overlast de kern zijn.

De doelstellingen die in het beleidskader zijn gesteld zijn (onder andere):

- het op een eerlijke wijze verdelen de schaarse ruimte op de grachten;
- de veiligheid op het water botgen door opstoppingen en onveilige situaties op het water verder terug te dringen;
- meer ruimte voor een divers aanbod van passagiersvervoer voor de aantrekkingskracht van de Amsterdamse grachten, met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding.

Ligplaatsen voor passagiersvaartuigen

Om het beschikbare vaarwater in Amsterdam beter te benutten streeft het college er naar de omvang van de vloot van grote passagiersvaartuigen te stabiliseren. Met kleinere vaartuigen wordt de doorstroming verbeterd.

Uit tellingen blijkt dat de meeste pleziervaartuigen (80%) tussen de 4 en 7 meter lang zijn. Pleziervaartuigen die groter zijn passen, zeker als het gaat om afmeren, beter thuis in een jachthaven. In de huidige regelgeving is er voor het afmeren met een pleziervaartuig langer dan 12 meter een ontheffing nodig. Dit wordt in de nieuwe regelgeving teruggebracht tot langer dan 10 meter. Daardoor ontstaat meer ruimte voor anderen om van het water gebruik te maken, zowel aan de kade als bij het varen.

In het beleid is bepaald dat voor passagiersvaartuigen nieuwe ligplaatsen worden aangewezen. Uitgangspunt daarbij is dat daarvoor bestaande ligplaatsen in jachthavens worden benut. Het beleidskader heeft geleid tot het opstellen van een (ontwerp) paraplu-bestemmingsplan waarin in een zestal jachthavens ligplaatsen voor passagiersvaartuigen worden mogelijk gemaakt.

Op- en afstapplaatsen

De gemeente streeft naar het beschikbaar zijn van voldoende openbare op- en afstapplaatsen voor vergund passagiersvervoer door het realiseren van nieuwe op- en afstapplaatsen. De gemeente acht het van groot belang dat alle vergunninghouders in redelijk gelijke mate moeten kunnen profiteren van locaties waar veel toeristen en andere belangstellenden hun keuze maken voor een rond- of lijnvaart. Door het gemeentelijk programmateam 'Varen Passagiersvaart' wordt gewerkt aan een uitbreiding van het aantal openbare op en afstapplaatsen buiten het centrumgebied in het kader van spreiding in de stad. Uitgangspunt daarbij is dat er geen extra (openbare) op- en afstapplaatsen worden gerealiseerd.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan maakt geen ligplaatsen mogelijk voor passagiersvaartuigen. Separaat van dit bestemmingsplan wordt voor de hele stad onderzocht welke locaties geschikt zijn om ligplaatsen te creëren voor passagiersvaartuigen. Hierbij is onder meer het effect op de leefbaarheid in de omgeving

relevant en de ruimte die ten koste gaat van het gebruik als jachthaven. Vooralsnog bevat dit plangebied geen locaties die geschikt lijken. De locaties die wel geschikt zijn bevonden zullen planologisch worden geregeld in een paraplubestemmingsplan.

3.2.10 Horecanota 2012

Bij de ontwikkeling van het horecabeleid staat prettig wonen en het versterken van de levendigheid voorop. Oost wil dat bewoners met plezier in het stadsdeel wonen. Kwalitatief goede horeca is daar onderdeel van. Leefbaarheid is een randvoorwaarde. Horeca moet passen bij een buurt en de bewoners. De nota is gericht op kwaliteitsverbetering van de huidige horecastructuur. Daarnaast is het consumentenpotentieel van horeca in oost gericht op m.n. de eigen inwoners. Het aantrekken van grote nieuwe consumentenstromen moet niet de ambitie zijn maar wel het beter bedienen van de bestaande doelgroepen. In woongebieden staat de functie wonen centraal. Er kunnen wel enkele zelfstandige horecavoorzieningen voorkomen. Voor de leefbaarheid van woongebieden zijn deze horecafuncties gewenst. In gemengde gebieden is de uitbreiding van horeca in beperkte mate mogelijk.

Consequenties voor dit plan

Binnen het plangebied zijn in het gebied rond de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) enkele horecalocaties met een grootstedelijke uitstraling aanwezig. Deze horecagelegenheden zijn positief bestemd. In het plan is tevens ondergeschikte horeca toegestaan. Per bestemming is aangegeven hoeveel van de gronden hiervoor in gebruik mag worden genomen.

3.2.11 Hotelbeleid en overnachtingsbeleid

Op 22 juni 2016 is het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016-2022 herzien. Amsterdam gaat van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in heel de stad alleen ruimte wordt geboden aan nieuwe innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen. Het overnachtingsbeleid zorgt voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, verdere verspreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de metropoolregio Amsterdam.

Voor Amsterdam geldt voor de gehele stad: nee, tenzij. Medewerking aan nieuwe hotelinitiatieven wordt in Amsterdam in de basis niet gegeven. Alleen als hotelinitiatieven écht iets toevoegen aan de omgeving en de markt wordt een uitzondering gemaakt. Concepten worden getoetst op verbinding met de buurt, kwaliteit, innovatief karakter, duurzaamheid, houdbaarheid, sociaal ondernemerschap en bijdrage aan vestigingsklimaat voor bedrijven. Het advies van het adviesteam hotelontwikkeling wordt verplicht en bindend daar waar het een negatief advies betreft. De hotelladder wordt uitgebreid met onder andere een duurzaamheidstoets, een toets sociaal ondernemen en een eis om een buurtverslag bij te voegen. Amsterdam gaat door met de reeds lopende ontwikkelingen. Hotelontwikkelaars worden gemotiveerd om in de regio hotels te ontwikkelen.

Ter uitwerking van de regionale hotelstrategie is de 'Notitie Uitwerking Overnachtingsbeleid 2017 en verder' vastgesteld. Het accent wordt in het nieuwe beleid verschoven van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. De uitwerking bevat twee delen. In deel I worden

de onderdelen van het nieuwe stappenplan (voorheen hotelladder) toegelicht en aan welke voorwaarden een nieuw initiatief voor hotelontwikkeling of –uitbreiding dient te voldoen. Het betreft de voorwaarden 'buurtbetrokkenheid', 'duurzaamheidstoets' en 'socialer ondernemen'. Deel II bestaat uit het ruimtelijk planologisch toetsingskader. Hierin worden de ruimtelijk planologische onderdelen weergegeven waaraan het hotelinitiatief wordt getoetst. Onder meer wordt beoordeeld of het initiatief een kwaliteitsimpuls levert aan de omgeving of aan een bestaand pand en aan het hotelaanbod. Voorts wordt de bereikbaarheid van de locatie in overweging genomen en de stedenbouwkundige inpasbaarheid. Het overmachtigingsbeleid zorgt voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, verdere spreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overmachtigingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de metropoolregio Amsterdam. Medewerking aan nieuwe hotelinitiatieven wordt in Amsterdam in de basis niet gegeven. Alleen als hotelinitiatieven écht iets toevoegen aan de omgeving en de markt kan bij hoge uitzondering een afwijking mogelijk worden gemaakt in een zogenaamd 'nee-tenzij-gebied'.

Consequenties voor dit plan

Op basis van het bestemmingsplan worden geen nieuwe hotels toegelaten. Het hotelbeleid is geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

3.2.12 Parkeerbeleid

Tot op heden voorziet de gemeentelijke bouwverordening in stedenbouwkundige regels voor parkeren in geval van de bouw van een gebouw. Met de stedenbouwkundige bepalingen in de gemeentelijke bouwverordening beschikt de gemeente over de mogelijkheid om bij ruimtelijke ontwikkelingen eisen te stellen aan het parkeren. Op 29 november 2014 is de zogenaamde Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Door de inwerkingtreding is een wijziging in de Woningwet van kracht geworden waardoor de stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening komen te vervallen en daarmee ook één van de instrumenten voor regulering van het ruimtegebruik voor parkeren. Doelstelling is om het instrument 'stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening' te vervangen door een ander instrument, namelijk 'het bestemmingsplan. Concreet houdt dit in dat stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen. Dit is met name van belang voor het parkeren.

Voor bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening na vaststelling. In dit bestemmingsplan is bedoeld om aan te sluiten bij de hiervoor geschetste doelstellingen van de wetwijziging. Dit betekent dat de parkeernormen die voordien gehanteerd werden bij (bouw)plantoetsing aan de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening nu aan de bestemmingsplannen gekoppeld gaan worden.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het tegenwoordig toegestaan om in een bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels (artikel 3.1.2 lid 2 sub a Bro). Of met andere woorden: het is tegenwoordig mogelijk om aanvragen omgevingsvergunningen te toetsen aan (beleids)regels die niet in het bestemmingsplan zélf zijn opgenomen, maar in een separaat beleidsdocument. Dit betekent dat de werkwijze / het toetsingskader (parkeerbeleid en parkeernormen) bij toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunningen vergelijkbaar is met de voorheen gehanteerde werkwijze / toetsingskader met de bouwverordening. Het gevolg van de overheveling van juridische grondslag (van bouwverordening naar bestemmingsplan) is dat, net als nu het geval is, omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten en/of afwijking van het bestemmingsplan, ook na inwerkingtreding van voorliggend parapluplan, dienen te voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Vrij

vertaald en met andere woorden: “per saldo verandert er niets wat (bouw)plantoetsing betreft”.

In bestemmingsplannen dient voor het parkeren een algemene 'voorwaardelijke verplichting' te worden voorgeschreven waarmee wordt geregeld dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid. In navolging van de voorheen geldende werkwijze onder de werking van de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening (zie hiervoor onder “aanleiding”), wordt het maken van een afweging over het parkeerbeleid met voorliggend bestemmingsplan gekoppeld aan besluitvorming inzake omgevingsvergunningen voor het bouwen van gebouwen.

Het geldende parkeerbeleid is uitgebreid uiteengezet in een separate beleidsnota. Op 7 juni 2017 heeft de raad van Amsterdam hiervoor de 'Nota Parkeernormen Auto' vastgesteld. Het parkeerbeleid is op 1 juli 2017 in werking getreden. Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude beleid zijn:

- De verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw komt te vervallen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen wordt lager. Waar in het oude beleid een minimumverplichting geldt van 0,6 tot 1 parkeerplaats per woning is het voorstel dit terug te brengen naar 0,3 tot 0,6 parkeerplaats per woning.
- Er komt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- De verplichte minimumparkeernorm voor kantoren komt te vervallen.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen ondergescheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd. Onderhavig plangebied is aangemerkt als B-locatie. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Het parkeerbeleid kan in de toekomst wijzigen. Voor de toepassing van het parkeerbeleid dient op grond van de bepalingen van dit bestemmingsplan uitgegaan te worden van de meest recente versie van het vastgestelde en inwerking getreden beleid. Het parkeerbeleid is voor een ieder raadpleegbaar op internet.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieuzonering bedrijven

4.1.1 Kader

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

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, een nabij gelegen gezondeer industrieterrein en een veelheid aan niet-woonfuncties deels worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De rest van het gebied is te beschouwen als rustige woonwijk. 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, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

4.1.2 Plangebied

Met het voorliggende bestemmingsplan worden de gebruiksrechten van de voorgaande bestemmingsplannen respecteert. Het bestemmingsplan maakt slechts beperkte gebruikswijzigingen mogelijk. Gebruikswijzigingen die juridisch-planologisch gezien ook in het voorgaande bestemmingsplan mogelijk waren.

4.1.3 Conclusie

Met het voorliggende bestemmingsplan worden de gebruiksrechten van de voorgaande bestemmingsplannen respecteert. Milieuzonering levert geen belemmering op voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. 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.

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven 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.

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

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid 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. Grotere projecten daarentegen 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.

De AMvB en Regeling "niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. 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.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke 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 het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

4.2.2 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 derhalve in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

Gezien het karakter van de wegen, de ligging van woningen en het conserverende karakter van dit bestemmingsplan is er geen aanleiding vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in dit kader te verbeteren. Hiervoor wordt op Rijks- en provinciaal niveau aan gewerkt middels actieplannen luchtkwaliteit.

4.2.3 Conclusie

Luchtkwaliteit levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan, dat de gebruiksrechten van de voorgaande bestemmingsplannen respecteert.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Kader

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties 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 Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe

geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

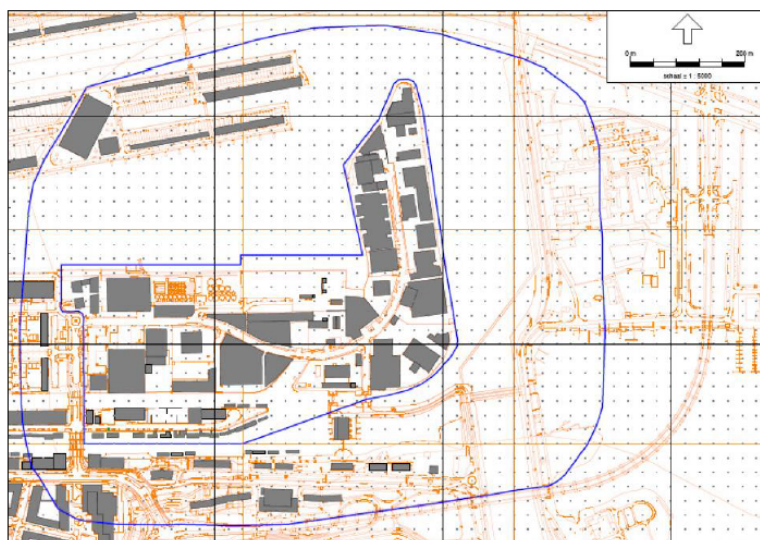
Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden.

Railverkeerslawai

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. De zonebreedte bedraagt 100 meter. Binnen deze zone worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt.

Industrielawaai

Een deel van het voorliggende bestemmingsplan (het R.J.H. Fortuynplein en de Stuurmankade, de Scheepstimmermanstraat, de Stokerkade en de Borneokade voor zover deze ten oosten van het R.J.H. Fortuynplein liggen) ligt binnen de geluidzone van industriegebied Cruquius.



Afbeelding: geluidzone industrieterrein Cruquius

Nieuwe geluidsgevoelige functies binnen deze geluidzone zijn slecht toegestaan, indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het Industrieterrein 'Cruquius' op de gevels van dit gebouw niet hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting of een vastgestelde hogere waarde van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Het Cruquiuswerkgebied ondergaat geleidelijk aan een transitie van industrieterrein naar woonomgeving. Het beperken van de gereserveerde geluidruimte in locaties waar zich momenteel en in de toekomst niet of nauwelijks bedrijfsmatige activiteiten voordoen is wenselijk. Vanwege de gewenste transitie zal het zonemodel worden aangepast. De gereserveerde ruimte in het zonemodel wordt nu niet meer volledig benut door het vertrek van Albeton. Omdat er nog geen nieuw zonemodel is vastgesteld, is voor dit bestemmingsplan de vigerende zonegrens in acht genomen. Er zijn tenslotte nog steeds enkele bedrijven aanwezig waarvoor een zoneverplichting geldt en die nog actief zijn. In het kader van de herontwikkeling van Cruquius wordt nader onderzocht of er nog een geluidzone aanwezig is en hoe de zone wordt begrensd.

Geluidbeleid

bestemmingsplan_Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017 (vastgesteld)

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

Een belangrijk uitgangspunt van het geluidbeleid zoals verwoord in de nota 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder', 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. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien viesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam.

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.

4.3.2 Plangebied

Binnen de bestemming 'Gemengd - 1', met de nadere aanduiding 'wonen' worden op een aantal locaties woningen in de eerste bouwlaag mogelijk gemaakt. Hiermee zijn de gebruiksmogelijkheden van het geldende bestemmingsplan overgenomen. Juridisch-planologisch gezien zijn de woningen al mogelijk, maar de woningen zijn niet aanwezig. De panden liggen deels binnen de onderzoekszones van wegen.

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is voor deze woningen akoestisch onderzoek verricht naar wegverkeerslawaai en volledigheidshalve voor industrielawaai. Uit het onderzoek blijkt dat er voor drie locaties een hogere waarde voor geluid dient te worden vastgesteld omdat maatregelen aan de bron of overdracht niet mogelijk en wenselijk zijn. De hogere waarden zijn nodig als gevolg van het wegverkeerslawaai. Voor industrielawaai geldt dat de voorkeurswaarden niet worden overschreden.

Het akoestisch onderzoek is op 10 mei 2017 voorgelegd aan de TAVGA. Het advies van de TAVGA is overgenomen in het besluit hogere waarde voor geluid en het akoestisch onderzoek.

Dit bestemmingsplan maakt wonen in de eerste bouwlaag mogelijk binnen de bestemming 'Gemengd -1' ter plaatse van de aanduiding 'wonen', overeenkomstig de bestaande rechten.

4.3.3 Conclusie

Voor de volgende locaties wordt een hogere waarde voor geluid vastgesteld.

Locatie Baron G.A. Tindalstraat 27

Ten gevolge van de J.F. van Hengelstraat 58 dB Lden.

Locatie Rietlandterras 54

Ten gevolge van de C. van Eesterenlaan 52 dB Lden.

Locatie Hoek van Eesterenlaan Borneolaan

Ten gevolge van de C. van Eesterenlaan 60 dB Lden en ten gevolge van de Borneolaan 52 dB Lden.

Voor industrielawaai voldoet het bestemmingsplan aan de voorkeurswaarden voor geluid. Als de hogere waarden zijn vastgesteld, is er geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Kader

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. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.

4.4.2 Plangebied

Met het voorliggende bestemmingsplan worden de gebruiksrechten van de voorgaande bestemmingsplannen respecteert. Het bestemmingsplan maakt slechts beperkte gebruikswijzigingen mogelijk. Gebruikswijzigingen die juridisch-planologisch gezien ook in het voorgaande bestemmingsplan mogelijk waren. Tevens maakt dit plan sloop en nieuwbouw mogelijk. In geval van sloop en nieuwbouw, dient er bodemonderzoek verricht te worden.

4.4.3 Conclusie

Voor het vaststellen van dit bestemmingsplan, waarmee geen concrete bouwplannen mogelijk worden gemaakt, hoeft geen bodemonderzoek verricht te worden. De bodemkwaliteit levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) 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.

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.).

Groepsrisico

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

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

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voorgemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro. Daarnaast vervangt het Bevb de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Waar relevant wordt in dit Handboek aangegeven op welke punten het Bevb afwijkt van de systematiek van het Bevi.

Indien het belang van de functie van de dubbelbestemming Leiding zo zwaarwegend is dat er eigenlijk geen ruimte meer is voor een ander gebruik van de grond, dan kan worden afgezien van een dubbelbestemming en gekozen worden voor een 'gewone' bestemming. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een leidingstrook of leidingstraat. Dit is een strook grond die in gebruik is (of gereserveerd) voor meerdere leidingen. Dan kan gekozen worden voor een bestemming Leiding - Leidingstrook. Bij een specifieke leiding kan dit ook voorkomen. Dit is de belemmeringszone.

Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. Binnen een dergelijk gebied spelen dan belangen die het nodig maken dat eerst een onderzoek of een nadere afweging plaatsvindt, voordat een functiewijziging of omgevingsvergunning kan worden verleend. In dat geval zal de tussenstap van een wijziging of vergunning nodig zijn. Een gebiedsaanduiding is geen bestemming. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en (deel-) gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

In alle gevallen gaan gebiedsaanduidingen vergezeld van een daarop betrekking hebbende regeling in de planregels. Er worden geen gebiedsaanduidingen opgenomen louter als signalering voor bijvoorbeeld een bepaalde milieucontour. Het bestemmingsplan is hiervoor niet bedoeld. Bij de buisleidingen gaat het om de gebieden van de veiligheidscontouren (PR-contour en invloedsgebied GR).

Het gaat hierbij dus niet om de gronden waar de buisleidingen zelf liggen met de belemmeringenstrook, maar om de zones aan beide zijden van de belemmeringenstrook waar het om veiligheidsredenen gewenst is bepaalde functies en gebouwen wel of niet toe te staan en nadere eisen te stellen. Uitgangspunt in het Bevb is dat het PR voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de belemmeringenstrook ligt. Indien de PR-contour voor (beperkt) kwetsbare objecten buiten de belemmeringenstrook ligt, kan voor dat deel van de contour buiten de belemmeringenstrook een gebiedsaanduiding worden toegepast.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een project met drie werkgroepen voor water, weg en spoor. Daarin zitten vertegenwoordigers van rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, chemische industrie en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Zij worden daarbij ondersteund door adviesbureaus die de ruimtelijke plannen in kaart brengen en risicoberekeningen uitvoeren.

Het Basisnet geeft de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De transportroutes worden ingedeeld in drie categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

- op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;
- op andere routes krijgen de ruimtelijke ontwikkelingen voorrang;
- op routes die belangrijk zijn voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht.

Stand van zaken herziening regelgeving

De stand van zaken Basisnet Water en Weg, het definitieve ontwerp voor Basisnet Water en Weg en een stand van zaken Basisnet Spoor zijn inmiddels aan de Tweede Kamer aangeboden. Het definitieve ontwerp voor Basisnet spoor wordt later aan de Tweede Kamer. De risicoplafonds zullen juridisch geborgd worden door wijziging van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen. De bouwbeperkingen worden vastgelegd in het Btev. Vooruitlopend daarop zijn de Basisnetten Weg en Water al als bijlage bij de circulaire RNVGS opgenomen.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het Basisnet wordt ontwikkeld door de rijksoverheid, provincies en gemeenten, producenten van chemische stoffen, zeehavens, ProRail en spoorvervoerders. Het Basisnet moet in 2012 in werking treden. Het zal in elk geval voldoende ruimte bieden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen de grote zeehavens, de grote chemische industrieën (Rotterdam, Moerdijk, Sittard-Geleen en Delfzijl) en het buitenland via meerdere grensposten.

Op sommige spoorlijnen wordt in het Basisnet het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt. Het Basisnet schrijft tevens voor welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in de omgeving van een spoorlijn, in relatie tot de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn.

Zodra het Basisnet in 2012 van kracht is, moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het Basisnet:

- Woningen, scholen, zorginstellingen, kantoren en dergelijke mogen niet te dicht bij het spoor worden gebouwd. De afstand die gemeenten moeten aanhouden verschilt per spoorlijn en is afhankelijk van de vastgestelde risicoplafonds (link naar 'Risicoplafonds').
- Voor nieuwe gebouwen die worden gebouwd binnen 30 meter van een spoorlijn waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, gaan extra bouwvoorschriften gelden.
- Voor nieuwe bestemmingsplannen binnen 200 meter van het spoor moeten aanvullende

maatregelen worden genomen. Mensen moeten zich bij een ongeluk zelf kunnen redden (bijvoorbeeld door voldoende vluchtwegen) en hulpdiensten moeten hun werk goed kunnen door (bijvoorbeeld door aanwezigheid van voldoende bluswater).

Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)

Per 1 januari 2011 is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking getreden. De Bevb gaat, net als het Bevi, uit van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uitgaande van de in de Bevb voorgeschreven rekenmethodiek met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

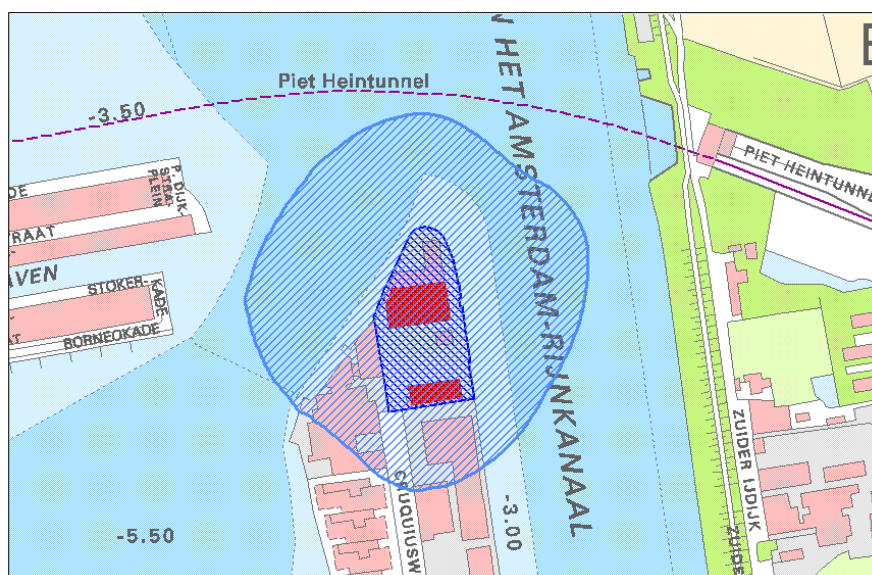
Volgens het besluit moet er voorts een belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding worden vrijgehouden. De belemmeringenstrook bedraagt (in dit geval) ten minste vier meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

4.5.2 Plangebied

Risicovolle bedrijven

Aan Cruquisweg 152 - 154 is het bedrijf Metaal Magnus International B.V. gevestigd. Het bedrijf is gespecialiseerd in de terugwinning en het herstel van de non-ferro bijproducten, met inbegrip van de as, slib, residuen, slurry, stof, afgewerkte katalysatoren en buizen. Dit wordt met behulp van chemische behandeling, pyrolyseren en pyro-metallurgische behandeling gedaan.

Het bedrijf heeft, vanwege de hiervoor genoemde activiteiten een invloedsgebied. Het invloedsgebied ligt voor een klein deel binnen het plangebied. De gronden van het bestemmingsplan die binnen het invloedsgebied liggen hebben een bestemming 'water'. Binnen deze bestemming worden geen (beperkt) kwetsbare functies toegestaan.



Invloedsgebied Metaal Magnus International B.V.

Transport gevaarlijke stoffen

Vervoer over de weg

Binnen of nabij het plangebied is geen aangewezen transportroute voor gevaarlijke stoffen aanwezig.

Vervoer over het spoor

Een deel van het spoortraject Amsterdam Muider-poort - Amsterdam Singelgracht ligt binnen het plangebied. 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-) gebruiksruimte. In deze gebruiksruimte wordt voor dit traject, conform het bestuurlijk geaccordeerde Basisnet Spoor, uitgegaan van risicoarm samengestelde 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,

Ad 1 Plaatsgebonden risico vervoer over het spoor

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

Ad 2 Groepsrisico vervoer over het spoor

Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het hoogste groepsrisico op het traject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht bedraagt ter hoogte van het Centraal Station circa 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Ter hoogte van het plangebied 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 is onderdeel van het Basisnet Water. In het kader van het Basisnet Water is berekend dat de risico's van transport over het water laag zijn. In de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" is opgenomen dat het plaatsgebonden risico op de oever 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."

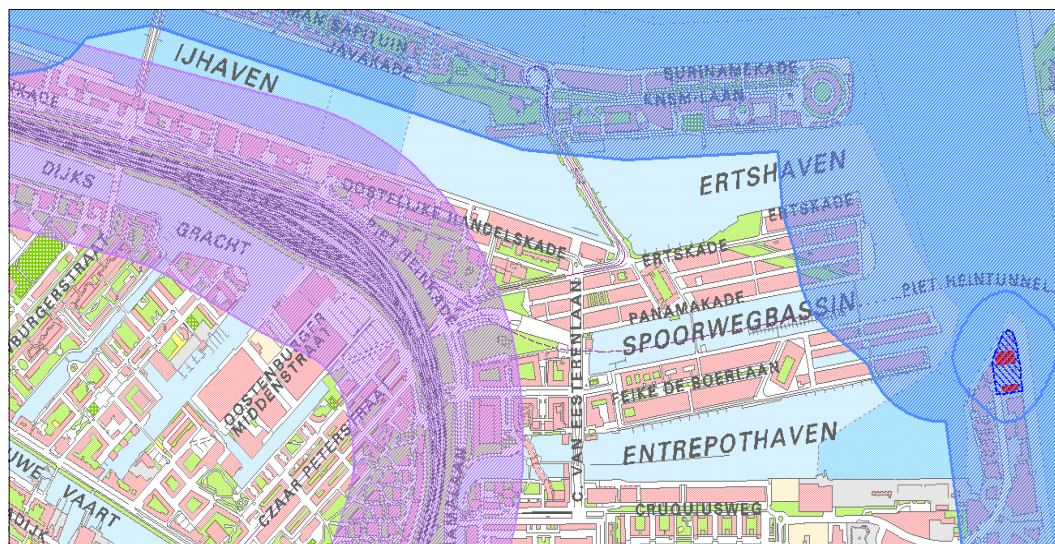
De circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" geeft aan dat een verantwoording groepsrisico

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 de Veemkade wachtplaatsen voor binnenvaartschepen aanwezig. 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.



Invloedsgebied spoorlijn en waterwegen

Conclusie

Externe veiligheid levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan, dat de gebruiksrechten van de voorgaande bestemmingsplannen respecteert. Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe (beperkt) kwetsbare functies mogelijk.

4.6 Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage (verder: het Besluit mer) is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project, genoemd in de categorieën in de C en D lijst van het Besluit mer, belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Met dit bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er is geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject. Voorts blijkt uit dit hoofdstuk dat het bestemmingsplan geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Daarmee is het aspect milieueffectrapportage niet van toepassing voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Wet en regelgeving

Besluit op de ruimtelijke ordening

Zoals hierboven al uiteengezet verplicht artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De Kaderrichtlijn water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen. Vanaf 22 december 2015 zijn de geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen van kracht.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Keur

Op 1 december 2011 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend.

In 2013 zijn de beleidsregels voor het verlenen van een Keurvergunning en de vrijstellingen gewijzigd en opnieuw vastgesteld. De Keur zelf is echter niet gewijzigd. De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

De Regionale Havenverordening 2012 is een kaderstellende verordening en in het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 zijn nadere operationele regels vastgelegd. Hierbij is het leidende principe van een stelsel van ontheffingen veranderd in een stelsel van algemene regels met

meldingsverplichtingen. Deze verordening is medio 2012 ingevoerd. De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is gericht op de ordening en veiligheid in de havens.

5.1.2 Beleid

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt er naar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Het oorspronkelijke waterplan is in december 2014 tussentijds gewijzigd voor de implementatie van het rijksbeleid en de daarvoor benodigde rijksacties die volgen uit het voorstel voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in het Deltaprogramma 2015. Vanaf 2016 is het nationale waterplan voor de periode 2016-2021 van kracht.

Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21ste eeuw

Dit kabinetsstandpunt uit december 2000 geeft de overkoepelende visie van het Rijk weer op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021

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

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021

Het Gemeentelijk RioleringsPlan bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport

bestemmingsplan_Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017 (vastgesteld)

van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen indien dit vanuit de grondwaterzorgplicht nodig is. In dit beleidsdocument staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

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

5.1.3 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste 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 binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). 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.

Rijkswaterstaat is beheerder van de Entreporthaven, het Spoorwegbassin en de Ertshaven alsmede het Amsterdam Rijnkanaal. Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is beheerder van het overige binnen de kering of op hogere gronden gelegen oppervlaktewater. Van dit laatste is echter in dit plangebied geen sprake.

Waterkering

Binnen het plangebied is een deel van de 'overige' waterkering A513 aanwezig. De kernzone is 3 meter breed en aan weerszijde geldt een binnenbeschermingszone van 5,6 meter. Een deel van spoorlijn ligt op de waterkering.



Afbeelding: Ligging overige kering

De waterkering heeft in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming 'waterstaat - waterkering' gekregen. Daarmee worden de belangen van de kering gewaarborgd.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 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.

Wateropgave

Vanwege de conserverende aard levert dit bestemmingsplan geen bijdrage aan invulling van de wateropgave.

Demping en verharding

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater. Het bestemmingsplan maakt ook geen toename van verharding mogelijk. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Alternatieve berging

Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding. Voor het plangebied is geen compensatie noodzakelijk, er zal dus geen gebruik worden gemaakt van methoden voor alternatieve berging.

Waterkwaliteit

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.

Woonboten

In het plangebied liggen woonboten. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v.

woonboten. Dit beleid werkt aanvullend ten opzichte van het bestemmingsplan.

Kabels en leidingen

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op in het plangebied aanwezige kabels en leidingen.

Grondwater

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

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

De Erfgoedwet trad 1 juli 2016 in werking. Hierin komen verschillende bestaande wettelijke regelingen rond het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed samen. Ook bevat het voorstel een aantal nieuwe onderdelen. Zo komt er een regeling voor het vervreemden van cultuurgoederen en verzamelingen die in eigendom zijn van de Rijksoverheid of van gemeentelijke of provinciale overheden. Daarnaast wordt de zorg voor de Rijkscollectie op uniforme wijze ingericht en wordt het vergunningstelsel voor het verrichten van archeologische opgravingen vervangen door een stelsel van wettelijk geregelde certificering.

De Erfgoedwet heeft de volgende wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed vervangen:

- Monumentenwet 1988;
- Wet verzelfstandiging rijksmuseumse diensten;
- Wet tot behoud van cultuurbezit;
- Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied;
- Uitvoeringswet UNESCO-verdrag 1970 over onrechtmatige invoer, uitvoer of eigendomsoverdracht van cultuurgoederen;
- Regeling materieel beheer museale voorwerpen.

Ook bepaalde onderdelen van de Monumentenwet 1988 komen terecht in de Erfgoedwet. Dit betreft bijvoorbeeld de aanwijzing van gebouwde en archeologische rijksmonumenten en de daarbij behorende subsidiebepalingen, de regelgeving over opgravingen, meldingen van archeologische toevalsvondsten, de eigendom van archeologische vondsten en archeologische depots. De overige delen gaan over naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2019 in werking treedt, waarbij er tot inwerkingtreding van die wet een overgangsregime geldt voor de betreffende delen van de Monumentenwet 1988. Het gaat om artikelen die betrekking hebben op beschermde monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, archeologische monumentenzorg en handhaving. Ook enkele andere zaken die uiteindelijk in de Omgevingswet worden geregeld, vinden tijdelijk een onderkomen in de Erfgoedwet.

Belangrijke onderwerpen van het overgangsrecht zijn:

- Instandhoudingsplicht: met de invoering van de Omgevingswet wordt wettelijk verankerd dat monumenteigenaren de plicht hebben om hun monument in stand te houden. Tot de Omgevingswet wordt ingevoerd, is de instandhoudingsplicht verankerd in het overgangsrecht van de Erfgoedwet.
- De bepalingen over archeologische monumentenzorg. Het gaat onder meer om:
 - a. het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
 - b. de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
 - c. de mogelijkheid van de Minister van OCW om bij (dreigende) schade aan archeologische

monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;

1. de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de Minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

De vuistregel voor de verdeling tussen de Erfgoedwet en de Omgevingswet is:

- De duiding van erfgoed en de zorg voor cultuurgoederen in overheidsbezit staat in de Erfgoedwet (het 'wat').
- De omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving is geregeld in de Omgevingswet (het 'hoe').

Plangebied

Voor het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de verwachtingen van archeologische waarden. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop twee zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de scheepvaart op het IJ en landgebruik vanaf de 13de/14de eeuw. Enige archeologische resten in de voormalige Rietlanden betreffen wijdverspreide sporen van landgebruik, die door grootschalige ophoging in de 19de eeuw zijn aangetast. Samenhangende vindplaatsen op de IJ-bodem betreffen in de eerste plaats scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Bovendien is de oorspronkelijke IJ-bodem bij de ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied op veel plaatsen uitgediept tot plaatselijk 10 m - NAP. Op deze plaatsen worden geen overblijfselen van archeologische waarde meer verwacht.

Dit betekend concreet voor het bestemmingsplan dat een deel ten oosten van het plangebied met een omvang van ruim 12.000 m² een dubbelbestemming krijgt waarvoor een uitzondering geldt van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m². De rest van het plangebied is voor alle bodemingrepen uitgezonderd van archeologisch vervolgonderzoek.

Voor het gehele plangebied geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Daarmee geldt er juridisch-planologisch gezien geen verplichting voor het doen van nader onderzoek naar de archeologische verwachtingswaarde in geval van grondwerkzaamheden.

5.2.2 Cultuurhistorie

Erfgoed voor de stad (2016)

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorische en bijzondere woonomgeving is een bepalende factor in het vestigingsklimaat voor nieuwe (internationale) bedrijven en jonge startups. In de erfgoedagenda 'Erfgoed voor de stad' worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad.

Plangebied

De eilanden Borneo Sporenburg vormen stedenbouwkundig één geheel met Rietlanden en maken deel uit van een reeks eind negentiende-eeuwse en vroeg twintigste-eeuwse haveneilanden die in het IJ

bestemmingsplan_Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017 (vastgesteld)

werden aangeplempt. Dit Oostelijk Havengebied vormde een belangrijk onderdeel van de bloeiende haven van Amsterdam. Nadat het havengebied in onbruik was geraakt, zijn in de jaren tachtig en negentig plannen gemaakt om de pieren in te richten als rustige woonenclaves, waarbij bestaande elementen zoals loodsen zijn geïntegreerd en de unieke combinatie van land en water is behouden.

Voor de pieren Borneo en Sporenburg ontwikkelde het landschapsbureau West 8 een uniek verkavelingsmodel met laagbouw in een dichtheid van 100 woningen per hectare: lange bouwstroken verdeeld in smalle kavels van drie lagen. In het plan werd de "zee van laagbouw" onderbroken door een drietal grote woongebouwen ("meteorieten") die een relatie moest leggen met de grote schaal van het havengebied.

Enkele jaren later zijn de Rietlanden ontwikkeld. Te midden van de diverse verkeersstromen ligt het Rietlandpark, dat bestaat uit hoog gelegen grasplateaus. Dominant zijn de vrijstaande, zilverkleurige kantoor- en woontorens, contrasterend met de achtergelegen expressieve bakstenen gebouwen van het Lloyd-complex aan de Oostelijke Handelskade. Onder het motto 'blauw is groen' neemt het omvangrijke water-areaal in het Oostelijk Havengebied een belangrijk deel van de recreatieve en ruimtelijke functie over die in andere wijken door openbaar groen wordt vervuld.

De adressen Oostelijke Handelskade 36-42 en 44-44A (Lloyd Hotel) zijn aangewezen rijksmonumenten. Aan de Oostelijke Handelskade 44B-68 staat een gemeentelijk monument. Cultuurhistorische elementen zoals rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten worden beschermd in respectievelijk de Erfgoedwet en de gemeentelijke erfgoedverordening.

Als bijlage bij de toelichting is een cultuurhistorische verkenning toegevoegd met een uitgebreidere beschrijving van de relevante cultuurhistorische kenmerken van het gebied.

5.2.3 Duurzaamheid

Motie Van Doorninck en Van Pinxteren

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 bouwenvelopen 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 bouwenvelopen.

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 ingewuld met duurzame energie;
3. de overige benodigde fossiele brandstoffen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en de veroorzaakte CO₂-emissies worden gecompenseerd.

Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Wel maakt dit plan sloop en nieuwbouw mogelijk. In geval van nieuwbouw dient voldaan te worden aan de hiervoor genoemde ambities en maatregelen.

5.3 Natuurbescherming

5.3.1 Kader

Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Het beschermen van soorten en gebieden is vastgelegd in deze wet, waarbij aansluiting is gezocht van de natuurwetgeving op het omgevingsrecht. In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Ecologische Hoofdstructuur, landelijk en provinciaal beleid

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voormalig Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

Eens per tien jaar worden er zogenoemde 'Rode Lijsten' opgesteld met soorten die uit Nederland zijn

verdwenen of dreigen te verdwijnen. Voor het Ministerie van EZ zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

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 andere 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:

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

5.3.2 Plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is geen aangewezen beschermd gebied volgens de Wet natuurbescherming. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Het plangebied ligt op ruim 2 km van Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.



Afbeelding: Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000 - gebied

De dichtsbijzijnde ecologische verbindingzone ligt aan de Diemerzeedijk - Zuider IJdijk. Op circa 100 meter van grens plangebied aan oostzijde van ARK. Op ruim 350 meter van meest oostelijk gelegen stuk van Scheepstimmermansstraat.

Aan de zuidzijde van de spoorlijn 'Amsterdam - Utrecht' en 'Amsterdam - Almere' wordt in de ecologische visie een nieuwe ecologische structuur voorgesteld. Voor meer informatie hierover wordt

verwezen naar paragraaf 3.2.1.

Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Wel maakt dit plan sloop en nieuwbouw mogelijk. Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied volgens de Wet natuurbescherming. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Wet Natuurbescherming.

Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

In het bestemmingsplan is de ontwikkeling aan de Ertskade naast nummer 342 om land aan te winnen meegenomen. Hiervoor is een omgevingsvergunning verleend met een ruimtelijke onderbouwing waar een ecologisch onderzoek deel van uitmaakt. Omdat de omgevingsvergunning is verleend, wordt dit in het bestemmingsplan overgenomen. Met het bestemmingsplan worden immers bestaande rechten gerespecteerd.

De spoorlijn, inclusief de bermen, vormt onderdeel van de gemeentelijke ecologische structuur. De spoorlijn wordt in dit bestemmingsplan bestemd als 'verkeer - 2'. Binnen deze bestemming mag uitsluitend gebouwd worden ten dienst van het railverkeer. De berm ten noordoosten van de spoorlijn (gelegen tussen de sporen en de Panamalaan in) hebben een groenbestemming gekregen. Met deze bestemming wordt het huidige karakter gehandhaafd en vinden er geen ontwikkeling plaats die de ecologische structuur frustreren.

Gesteld kan worden dat er geen natuurwaarden binnen, of in de directe nabijheid van, het plangebied zijn die een belemmeringen vormen voor het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

6.2 Artikelsgewijze toelichting

6.2.1 Inleidende regels

Begrippen

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

Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten. Voor de omschrijving is gebruik gemaakt van de landelijke standaarden voor de wijze van meten.

6.2.2 Bestemmingsregels

Bedrijf

De bestemming Bedrijf is specifiek gericht op voorzieningen van openbaar nut, de zgn. nutsvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' is een tunnel toegestaan. De aanduiding ziet op de Piet Heintunnel aan de C. van Eesterenlaan, tussen de Panamakdade en de Stuurmankade in. De omvang en de hoogte van de bebouwing is conform de bestaande situatie vastgelegd.

Centrum

De bestemming Centrum is toegekend aan het winkelcentrum Brazilië en op enkele locaties aan de Oostelijke Handelskade en aan de Ertskade. Kenmerk van deze gebouwen is dat er niet wordt gewoond. Uitsluitend centrumvoorzieningen zijn toegestaan. Binnen deze bestemming zijn de functies uitwisselbaar, behalve voor specifiek aangeduide functies die van toepassing zijn op de locatie van de aanduiding.

Om de winkelfunctie in het winkelcentrum Brazilië te beschermen is bepaald dat minimaal 80% van het bestemmingsvlak moet worden gebruikt voor detailhandel. De overige 20% mag bestaan uit de overige functies die zijn toegelaten binnen de bestemming. De regeling stamt uit het bestemmingsplan 'Borneo, Sporenburg en Rietlanden' uit 2007 en is nog steeds actueel om het winkelcentrum als zodanig behouden en te verlevendigen.

Aan de Oostelijke Handelskade is het gebouw van Club Panama gevestigd. Gelet op de specifieke regels die voor Club Panama zijn gesteld in het bestemmingsplan voor de Oostelijke Handelskade 4, zijn binnen deze bestemming de maatwerkregels voor Club Panama opgenomen als specifieke gebruiksregel. De maatwerkregels zijn bedoeld om geluidsoverlast op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen.

Gemengd-1, Gemengd-2, Gemengd-3, Gemengd-4

Binnen de bestemming Gemengd zijn verschillende functies toegestaan die onderling uitwisselbaar zijn. Op sommige locaties gelden specifieke aanduidingen voor functies die alleen op die plek zijn toegestaan. De varianten binnen deze bestemmingen verschillen onderling van elkaar. Wonen mag bijvoorbeeld alleen binnen de bestemming Gemengd-3 en Gemengd -1 waarbij voor Gemengd-1 geldt dat wonen slechts in de eerste bouwlaag is toegestaan. Voorts zijn alleen binnen Gemengd-2 en Gemengd-4 maatschappelijke functies toegestaan zoals het verlenen van diensten op het gebied van gezondheidszorg, sociaal-cultureel, welzijn, woonzorg, onderwijs en educatie, sport, religie, overheid en vergelijkbare gebieden, niet zijnde kinderopvang, buitenschoolse opvang. Binnen Gemengd-2 zijn geen kantoren voorzien.

Geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen (zoals scholen) zijn om akoestische redenen niet toegestaan. De bestaande geluidgevoelige voorzieningen zijn daarvan uitgezonderd.

Groen

Het Rietlandpark en andere bestaande groenstructuren zijn bestemd als Groen. Het parkeersouterain bij het Rietlandpark is apart aangeduid voor het gebruik als parkeergarage.

Horeca

Zowel het Lloyd Hotel als het hotel aan de Panamakade 188 hebben deze bestemming gekregen. Horeca met categorie V is toegestaan, waaronder ook hotels vallen.

Kantoor

De bestaande kantoren hebben de bestemming Kantoor gekregen. Binnen deze bestemming is ondergeschikte horeca geoorloofd. Onder ondergeschikte horeca wordt verstaan: niet-zelfstandige

horeca, die wordt of is gerealiseerd binnen een andere hoofdfunctie en daar naar oppervlakte en ruimtelijke uitstraling ondergeschikt aan is, welke uitsluitend toegankelijk is via de hoofdfunctie en waarvan de openingstijden zijn aangepast aan de openingstijden van de hoofdfunctie.

Maatschappelijk

Bestaande maatschappelijke voorzieningen zijn bestemd als Maatschappelijk. Culturele horeca is eveneens toegestaan binnen deze bestemming. Het gaat om horeca bij culturele of sociaalmaatschappelijke instellingen met een meervoudige programmering, waarbij de cultuuruiting niet los kan worden gezien van de horecacomponent danwel bij culturele of sociaal-maatschappelijke instellingen die beschikken over een bijzonder pand of een bijzondere ruimte die kan worden verhuurd voor bijeenkomsten en feesten.

Tuin

De tuinen bij de woningen aan de Oostelijke Handelskade alsmede de tuinen op de eilanden zijn bestemd als Tuin. Binnen deze bestemming zijn slechts beperkte bouwmogelijkheden van toepassing vanwege de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van het perceel. De bestemming Tuin vrijwaart de gronden zoveel mogelijk van bebouwing en voorkomt daarmee ongewenste aan- uit en bijgebouwen en het dichtslibben van (binnen-) tuinen. Het is binnen deze bestemming uitsluitend toegestaan om te parkeren waar dat is aangeduid.

Verkeer - 1

Wegen, straten, pleinen, voet- en fietspaden zijn bestemd als Verkeer-1. Deze gronden hebben een ontsluitingsfunctie voor het gebied en de buurten. Bestaande kiosken en ambulante handel bevindt zich vaak op locaties die voor verkeersdoeleinden zijn aangewezen. Deze zijn toegestaan. Ook terrassen zijn toegestaan binnen deze bestemming. Echter, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) stelt ook regels ten aanzien van deze functies. De APV regels gelden buiten het bestemmingsplan om.

Verkeer -2

Spoorverkeer met trein, tram of metro valt binnen deze bestemming. Het betreft bestaande infrastructuur.

Verkeer - 3

Binnen deze bestemming zijn eveneens verkeersdoeleinden voorzien, hetzij dat wegen en straten hieronder niet zijn begrepen. De pleinen binnen het gebied met een verblijfsfunctie en de fiets en voet-paden vallen hier wel onder. Voor kiosken en terrassen geldt hetzelfde als bij de bestemming Verkeer.

Water

Een groot deel van het plangebied betreft water. Het water heeft niet alleen een functie voor waterstaatsdoeleinden, maar er bevinden zich ook woonboten en steigers. Daarnaast maken pleziervaartuigen en passagiersvaartuigen ook gebruik van het water. Voor de woonboten is onderscheid gemaakt in verschillende typologieën die zijn gedefinieerd bij de begripsomschrijvingen. De verschillende typologieën en de verschillen die bestaan binnen dezelfde typologieën gaven aanleiding om te werken met specifieke aanduidingen. De bestaande maatvoering van de woonboot en het type is leidend voor de aanduiding in het bestemmingsplan.

Wonen

De bestaande woningen die niet in een gemengd gebouw voorkomen hebben de bestemming Wonen gekregen. Aan huis verbonden beroepen en bedrijven zijn toegestaan.

Waarde-Archeologie

Slechts een klein deel van het bestemmingsplan is aangewezen voor een archeologisch

beschermingsregime. De dubbelbestemming Waarde-Archeologie is hier op van toepassing. De dubbelbestemming valt samen met de bestemming Water.

Waterstaat-Waterkering

De waterkering is benoemd met de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering. Deze gronden zijn primair bestemd voor de bescherming en instandhouding van de waterkering. Het bevoegd gezag kan buiten het bestemmingsplan om regels stellen over ingrepen in de waterkering.

6.2.3 Algemene regels

Anti-dubbelregel

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

Algemene 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. Tevens bevat dit artikel een parkeerregeling ter vervanging van de aanvullende werking van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening. Het is de bedoeling dat de meest recente versie van het parkeerbeleid wordt gehanteerd bij de toetsing van een aanvraag om omgevingsvergunning voor bouwen. Het parkeerbeleid is te raadplegen op de website van de gemeente.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In dit artikel worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geld-wisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd. In het tweede lid zijn voor beroepen -en bedrijven aan huis toegelaten bedrijfscategorieën opgenomen. Hierbij wordt verwezen naar de bij de regels behorende bijlagen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging' waarin een onderverdeling is gemaakt in categorie A en B, afhankelijk van de belendende functies. Met de afwijkings- en wijzigingsregel is het mogelijk om te voorzien in andere bedrijven dan genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit zal maatwerk zijn per situatie waarbij de belangen van het betrokken geval dienen te worden afgewogen.

Algemene aanduidingsregels

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'industrieterrein' zijn de gronden aangewezen als een industrieterrein zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Industrieterrein Cruquius op geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen of geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen. Tevens is bepaald dat geluidsgevoelige gebouwen en terreinen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege één van de industrieterreinen op de gevels van de woning niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde. Omdat binnen dit plangebied geen geluidbelastende bedrijven zijn voorzien, werpt deze planregel geen directe belemmering op binnen dit bestemmingsplan maar voorkomt het onevenredige nadelige effecten van grote lawaaimakers buiten het plangebied op de binnen dit bestemmingsplan bestemde geluidsgevoelige functies in de geluidszone.

Algemene afwijkingsregels

Het college kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze

regeling zijn de algemene ondergeschikte afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Dit zal maatwerk zijn per situatie waarbij de belangen van het betrokken geval dienen te worden afgewogen.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn algemene regels benoemd om het bestemmingsplan te wijzigen voor wat betreft de verwijzing naar wetgeving of het wijzigen van bestemmingsgrenzen.

6.2.4 Overgangs- en slotregels

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 Dagelijks Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling. Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Slotregel

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

6.3 Uit te lichten aspecten

In deze paragraaf worden een aantal zaken nader toegelicht. In het ontwerpbestemmingsplan wordt iedere bestemming toegelicht in deze paragraaf.

Aansluiten bij bestaande gebruiks- en bouwrechten

Een belangrijk uitgangspunt van dit bestemmingsplan is dat bestaande rechten worden overgenomen. In de opgestelde keuzenotitie voor het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden wordt aangegeven van welke regelingen wordt afgeweken. In bijlage 1 is deze keuzenotitie opgenomen.

Vergunningsvrij bouwen

In zijn algemeenheid geldt dat bouwwerken ten behoeve van vergunningsvrije categorieën op grond van artikel 2, van bijlage II van het Bor niet specifiek zijn opgenomen in de planregels, behalve daar waar ruimere bouwmogelijkheden zijn geoorloofd dat wat op grond van het Besluit omgevingsrecht is toegestaan. In dat laatste geval moet echter rekening worden gehouden met het aanvragen van een omgevingsvergunning die verplicht kan zijn.

Horecacategorieën

Ten tijde van het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden uit 2007 was er nog geen standaard in de manier van omgaan met horecacategorieën. Inmiddels is die er wel en zijn de verschillende vormen van horeca gecategoriseerd in de Horecanota. Dit heeft geleid tot een eenduidige wijze waarop in bestemmingsplannen met horeca wordt omgegaan. Ten tijde van het opstellen van het huidige bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden is gebruik gemaakt van een indeling die recht deed aan het plangebied, maar afwijkt van de wijze van bestemmen in de rest van Oost. Sinds de actualisatie van voor 1 juli 2013 is het gebruikelijk om bij nieuwe bestemmingsplannen de standaard van Oost te blijven hanteren totdat een nieuwe Amsterdamse standaard deze rol overneemt.

Doordat horeca een functie is die, zeker in overwegende woongebieden zoals Borneo, Sporenburg en Rietlanden, gevoelig kan zijn, is een heldere gebruik van de gehanteerde begrippen van groot belang. In de begrippenlijst van het vigerende bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden uit 2007 wordt de volgende indeling gehanteerd:

- Horeca I lunchrooms, tearooms, ijssalons, koffie- en theehuizen
- Horeca II restaurants
- Horeca III café-restaurants
- Horeca IV bars en (nacht)cafés
- Horeca V fastfood (automatieken, snackbars, loketverkoop en fastfoodrestaurants)
- Horeca VI dancings, discotheken en sociëteiten
- Hotel een bedrijf, dat in hoofdzaak bestaat uit het verstrekken van nachtverblijf en waarbij het verstrekken van voedsel en dranken (daaraan) ondergeschikt is.

In dit bestemmingsplan wordt de volgende indeling gebruikt:

- Horeca I: een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon;
- Horeca IIa: een bedrijf of inrichting gericht op de verhuur van zalen aan gezelschappen, al dan niet in combinatie met het verstrekken van eten en drinken en/of een gelegenheid alleen toegankelijk voor leden, zoals een zalenverhuurbedrijf of sociëteit;
- Horeca IIb: een bedrijf of inrichting welke de gelegenheid biedt om te dansen, zoals een dancing of discotheek;
- Horeca III: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van sterke alcoholische dranken, zoals een café of bar;
- Horeca IV: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van ter plaatse bereide maaltijden, inclusief (alcoholische) dranken, zoals een restaurant, eetcafé of bistro;
- Horeca V: een bedrijf of inrichting gericht op het aanbieden van logies, zoals een hotel of pension;
- Horeca C (culturele horeca): horeca bij culturele of sociaal-maatschappelijke instellingen met een meervoudige programmering, waarbij de cultuuruiting niet los kan worden gezien van de horecacomponent danwel bij culturele of sociaal-maatschappelijke instellingen die beschikken over een bijzonder pand of een bijzondere ruimte die kan worden verhuurd voor bijeenkomsten en feesten.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven hoe de oude horecacategorieën nu bestemd worden.

Bestemming in geldende bestemmingsplan	Toegestaan volgens geldende bestemmingsplan	Horecacategorie in nieuwe bestemmingsplan	Bestemming nieuwe bestemmingsplan

horeca II	I en II	I en IV	IV
horeca III	I t/m III	I en IV	IV
horeca IV	I t/m IV	I, III en IV	III
horeca V	I t/m V	I, III en IV	III
horeca VI	I t/m VI	I, IIb, III, IV	IIb

Fastfoodrestaurants, shoarmazaken en cafetaria's

Zoals in de keuzenotitie benoemd, is het niet wenselijk om nieuwe fastfoodrestaurants, cafetaria's, snackbars en shoarmazaken toe te staan binnen het plangebied. Aan de Veemkade 1284 is een cafetaria (een snackbar) aanwezig. Deze snackbar wordt specifiek bestemd. Nieuwe fastfoodrestaurants, cafetaria's, snackbars en shoarmazaken worden als strijdig gebruik bestemd.

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 raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

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

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.

Conclusie

Voor de gemeente zijn aan het opstellen en de uitvoering van dit conserverende plan geen kosten verbonden. Er is daarom geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

Het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Oost heeft op 5 april 2016 de keuzenotitie voor het bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden vastgesteld. Met het vaststellen van de keuzenotitie zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. De keuzenotitie heeft niet ter inzage gelegen voor inspraak.

8.2 Inspraak

Op grond van de inspraakverordening wordt het voorontwerpbestemmingsplan voor de zomer van 2016 voor inspraak ter inzage gelegd. Gedurende de 6 weken van de ter inzage termijn wordt er een informatieavond georganiseerd. Een ieder heeft de mogelijkheid een inspraakreactie in te dienen. Aan de hand van de inspraakreacties (en het vooroverleg) wordt het ontwerpbestemmingsplan opgesteld.

Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt er een bewonersavond 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:

- Rijkswaterstaat
- Provincie Noord-Holland.
- Waternet;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Liander.

8.4 Zienwijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze indienen.

