

# **Duivendrechtsevaart**

**Bestemmingsplan voor vaststelling  
(versie 20 januari 2021)**

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
<b>Hoofdstuk 2 Planbeschrijving</b>	<b>6</b>
<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>	<b>10</b>
<b>Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten</b>	<b>14</b>
4.1 Milieuzonering	14
4.2 Archeologie	14
4.3 Cultuurhistorie	15
4.4 Bodem	15
4.5 Verkeer en parkeren	16
4.6 Water	16
4.7 Geluid	19
4.8 Luchtkwaliteit, geur en stof	24
4.9 Ecologie	27
4.10 Stikstofdepositie	27
4.11 Kabels en leidingen	28
4.12 Externe veiligheid	28
4.13 Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol	31
4.14 Vormvrije mer-beoordeling	31
<b>Hoofdstuk 5 Juridische planopzet</b>	<b>33</b>
5.1 Algemeen	33
5.2 De bestemmingen	33
<b>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid</b>	<b>35</b>
6.1 Economische uitvoerbaarheid	35
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35

# Toelichting

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doel

Gemeente Ouder-Amstel wil Amstel Business Park Zuid (ABPZ) van een monofunctioneel bedrijventerrein transformeren naar een woon-werkgebied waar ruimte is voor andere functies zoals horeca, wonen, creatieve industrie en recreatie: Werkstad OverAmstel.

Voor de transformatie naar Werkstad OverAmstel is in oktober 2017 met de vaststelling van de ruimtelijk-economische visie ABPZ (REV) een start gemaakt. Vanuit de REV is in 2019 gewerkt aan een beleidskader met richtlijnen voor de ontwikkeling van de Werkstad. De REV en de richtlijnen vormen samen het Ruimtelijk beleid voor de Werkstad. Het betreft een set regels waar ontwikkelingen in het gebied zich aan moeten houden. Deze richtlijnen vloeien voort uit de ambities die de gemeente Ouder-Amstel heeft voor dit gebied. De set is vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2019. Vervolgens is ook een beeldkwaliteitsplan in procedure gebracht. Dit is vastgesteld in december 2021.

De Amstel en de industriële vaarten zijn belangrijke kwaliteiten in en om het gebied. De gemeente heeft de ambitie de Duivendrechtsevaart te ontwikkelen tot de plek in de Werkstad om te verblijven, fitnessen, wandelen en roeien. Op dit moment zijn in de Duivendrechtsevaart meerdere woonboten gelegen. Door de jaren heen hebben de bewoners van de woonboten de openbare kade zonder toestemming van de grondeigenaar, de gemeente Amsterdam, in gebruik genomen als tuin en in sommige gevallen is daar ook bebouwing gerealiseerd. Deze bebouwing is zonder vergunning gerealiseerd, zodat de bebouwing en het gebruik niet in overeenstemming is met het huidige bestemmingsplan.

Om de ambitie zoals opgenomen in de richtlijnen te kunnen realiseren is het wenselijk om op een aantal plekken de Duivendrechtsevaart vrij te maken van woonboten. Ook de kade moet weer openbaar toegankelijk worden gemaakt, zodat de relatie met het water kan worden hersteld en de kade daarmee kwaliteit kan toevoegen aan het gebied en de gewenste verbindingen, zoals een onderdoorgang onder de A10, mogelijk kunnen worden gemaakt.

In de notitie 'Uitvoeringsstrategie scenario 3 woonboten Amstel Business Park Zuid' (hierna: de notitie uitvoeringsstrategie), vastgesteld door de gemeenteraad in december 2017, is dit verder uitgewerkt. De gemeenteraad heeft bij het vaststellen van de uitvoeringsstrategie de opdracht gegeven tot het opstellen van dit bestemmingsplan.

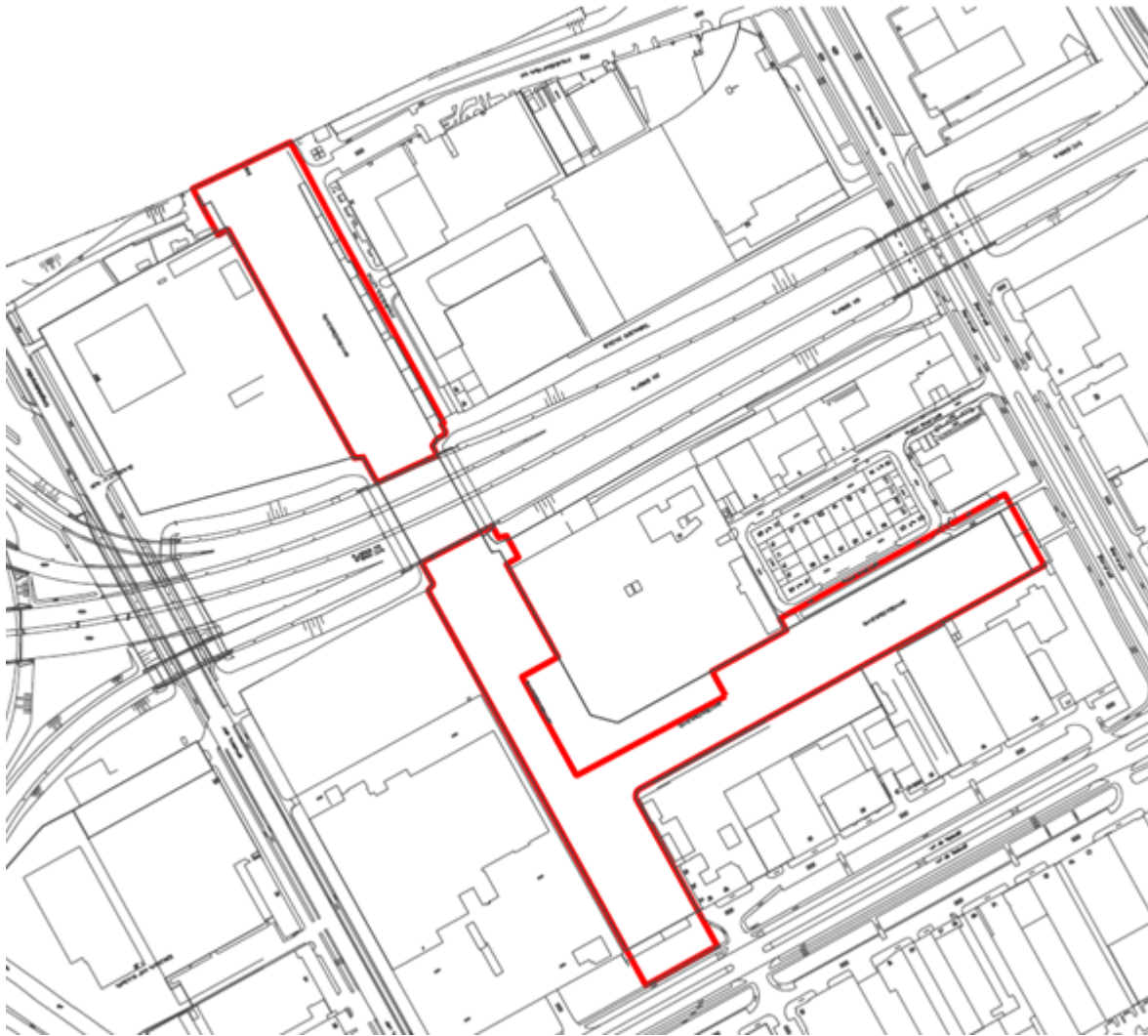
Het onderhavige bestemmingsplan geldt voor de Duivendrechtsevaart en de aangrenzende kade. In dit bestemmingsplan krijgt het ruimtelijk beleid voor de Werkstad een doorwerking en tevens wordt de juridisch-planologische status van de woonboten vastgelegd.

### 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het deel van de Duivendrechtsevaart (inclusief de kade) ter hoogte van de Spaklerweg, Willem Fenengastraat, Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg. De grens van het plangebied ligt tegen de metrolijn/ het metrostation Amsterdam Overamstel.

Het plangebied is gelegen binnen de Werkstad, aan de westkant van de kern Duivendrecht. Het is centraal gelegen in de economische zone tussen Schiphol en het Amsterdam Zuidoost. Hierbinnen vallen ook de ontwikkelingen in de Zuidas die mede een uitstraling zullen hebben tot in de Werkstad.

Daarnaast bevindt het plangebied zich nabij de ring A10 en op korte afstand van de Stations Amsterdam Amstel en Duivendrecht. Het plangebied is weergegeven op de navolgende afbeelding.



*Afbeelding: begrenzing plangebied*

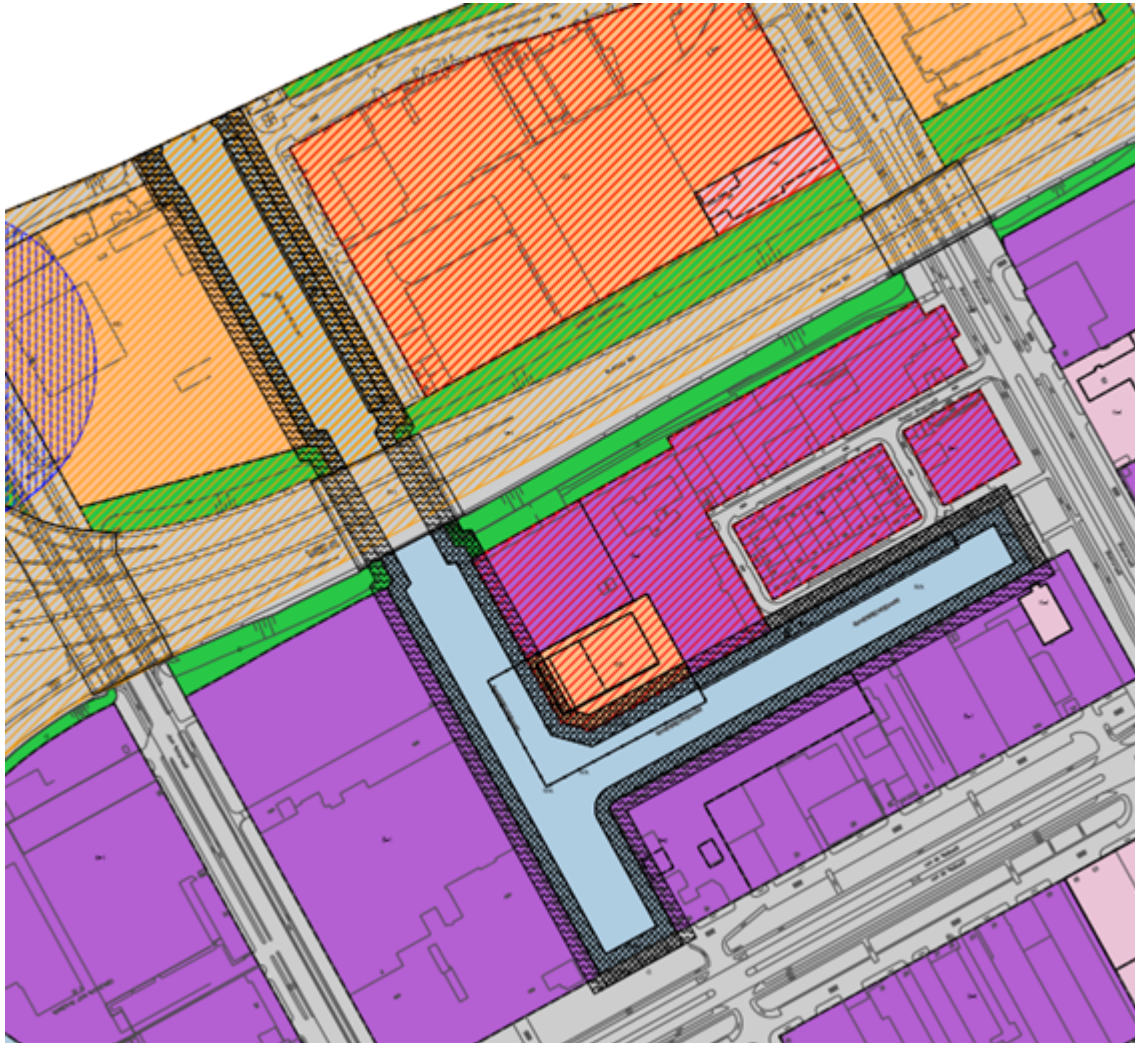
De REV en vervolgens de richtlijnen hebben onder andere betrekking op de woonboten in de Duivendrechtsevaart, maar ook op de kade langs de Duivendrechtsevaart. Hier zal de openbare ruimte verbeterd worden en ook het zicht op het water verbeterd worden, zodat er weer een relatie met water ontstaat. Hierdoor ontstaat ook de mogelijkheid om een fietsroute langs de Willem Fenengastraat tussen de Amstel en het hart van de Werkstad te realiseren. Hiervoor moet de kade weer openbaar worden gemaakt en onder de A10 verbonden worden met het zuidelijk deel van de vaart. Op deze manier wordt de Werkstad verbonden met de omgeving (Amstelkwartier) en met de oostzijde van de Duivendrechtsevaart.

### **1.3 Vigerend bestemmingsplan**

Voor het plangebied geldt momenteel nog het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid'. In dit plan hebben de gronden de bestemming 'Water', 'Verkeer – 2' en 'Groen'.

De gronden zijn verder voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. In het

bestemmingsplan zijn woonboten niet positief bestemd en vallen daardoor (waar dat van toepassing is) onder het persoonsgebonden overgangsrecht. Dit geeft al jaren onduidelijkheid en onzekerheid. Dit nieuwe bestemmingsplan heeft als doel hier definitieve duidelijkheid te scheppen en deze juridisch vast te leggen.



*Uitsnede bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid'*

## Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Dit bestemmingsplan voorziet in een regeling waarin de juridisch-planologische status van de woonboten gelegen in de Duivendrechtsevaart, ter hoogte van de Spaklerweg, de Willem Fenengastraat, de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg, inclusief de aangrenzende kade, is vastgelegd.

### Historie

In de loop van tientallen jaren heeft een aantal woonboten een ligplaats ingenomen in de Duivendrechtsevaart en in een zijarm daarvan (ter hoogte van de Spaklerweg, de Willem Fenengastraat, de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg). De meeste van deze woonboten vallen onder het persoonsgebonden overgangsrecht dat in het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' is opgenomen. Dit geldt overigens alleen voor de woonboten die ook al onder het overgangsrecht van het voorgaande bestemmingsplan vielen.

De meeste woonboten hebben een recente vergunning op basis van de Algemene plaatselijke verordening. Er is conform de uitspraak van de Raad van State van 12 mei 2021 geen sprake van een op grond van de Wet verduidelijking voorschriften woonschepen van rechtswege ontstane omgevingsvergunning.

### Beoogde ontwikkeling van het gebied

Binnen het plangebied ligt het water van de Duivendrechtsevaart en de aangrenzende kade, voor zover niet in gebruik bij de bedrijven. In de visie REV ABPZ is opgenomen dat het doel is om de Werkstad te laten groeien van een klassiek werkgebied naar een gemengd gebied waar ruimte is voor andere functies zoals horeca, wonen, creatieve industrie en recreatie. De Duivendrechtsevaart heeft de potentie om uit te groeien tot een aantrekkelijk verblijfsgebied. Nu is het water nauwelijks te ervaren. Met name de koppen van de vaart aan de Van der Madeweg en de Spaklerweg zijn in potentie aantrekkelijke verblijfsplekken. Op beide plekken liggen woonboten met een tuin op de kade, zodat het water niet bereikbaar is.



*Afbeelding: woonboten aan de Spaklerweg*



In de richtlijnen voor de Werkstad wordt gestreefd naar en ander gebruik van de kades. Er wordt gestreefd naar meer openheid, verbinding en interactie. Door het creëren van hoogwaardige verblijfsplaatsen en water gerelateerde activiteiten (watersport) wordt de kade geactiveerd. Het contact

## Duivendrechtsevaart

met het water geeft gevoel van ruimte en landschappelijke kwaliteit in de stad. Ook een industrieel kanaal zoals de Duivendrechtsevaart kan die kwaliteit geven.

De kade dient openbaar te zijn en bruikbaar voor iedereen. Ook bestaat er de mogelijkheid om hier een langzaamverkeersverbinding te realiseren langs De Willem Fenengastraat tussen de Amstel en de Pieter Braaijweg. Het streven naar bereikbaarheid en zichtbaarheid van het water heeft als gevolg dat woonbotenligplaatsen op de kop van de vaart, op de kop van het zijkanaal, bij het viaduct van de A10 en bij het metrostation Overamstel moeten verplaatsen naar een andere locatie. Op onderstaande afbeelding is dit weergegeven.



Legenda	
<b>Woonbootligplaatsen</b>	
	te behouden woonbootligplaatsen
	te verplaatsen woonbootligplaatsen

### Regeling in dit bestemmingsplan

#### *Woonboten*

De ligplaatsen voor woonboten aan de Willem Fenengastraat 48 tot en met Willem Fenengastraat 70 en Joan Muyskenweg 27C en Joan Muyskenweg 27D worden positief bestemd. Dit zijn de locaties met de

groene kleur in de voorgaande afbeelding.

De ligplaatsen voor woonboten aan de Willem Fenengastraat 46, Joan Muyskenweg 27B, Spaklerweg 54, Spaklerweg 56 en Spaklerweg 58 en Van der Madeweg 38A, 38B en 38C krijgen een voorlopige bestemming. Deze locaties hebben de rode kleur in voorgaande afbeelding. Het doel is deze woonboten te verplaatsen naar een andere locatie. In totaal blijven 13 woonbootligplaatsen behouden en worden 8 ligplaatsen verplaatst. Zes van deze verplaatsingen zullen gaan plaatsvinden binnen het plangebied van dit bestemmingsplan en 2 naar een locatie buiten dit plangebied. Alle overige woonboten worden niet bestemd, deze zijn niet legaal.



*Afbeelding: alternatieve locatie te verplaatsen woonboten aan de Peter Braaijweg*

De alternatieve locatie van de 6 binnen het plangebied te verplaatsen woonboten is positief bestemd en bevindt zich ten zuiden van de A10 aan de kade langs de Pieter Braaijweg. Dit betreft een alternatieve locatie voor de 6 woonboten die nu op het geluidgezoneerde industrieterrein liggen (Spaklerweg 54, Spaklerweg 56 en Spaklerweg 58 en Van der Madeweg 38A, 38B en 38C). Grondeigenaar gemeente Amsterdam zal de kade opnieuw inrichten en heeft hiervoor middelen gereserveerd. Hierover zijn afspraken gemaakt met Amsterdam en de uitvoering zal gezamenlijk worden voorbereid nadat dit bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Verdere uitbreiding met woonboten is, vanwege het geluidgezoneerde industrieterrein, niet mogelijk. Dit is ook geregeld in de regels van dit bestemmingsplan. Voor deze verplaatsingslocatie zijn onderzoeken uitgevoerd. Verwezen wordt naar Bijlage 4 Akoestisch onderzoek en Bijlage 5 Akoestisch onderzoek - locatie Pieter Braaijweg, Bijlage 7 Luchtkwaliteit, geur en stof en Bijlage 8 Externe veiligheid. Hieruit volgt dat de woonboten geen belemmering vormen voor bedrijven in de omgeving en dat de locatie aan de Pieter Braaijweg benut kan worden voor de 6 boten die binnen het gezoneerde industriegebied worden verplaatst.

Daarnaast worden voor de andere te verplaatsen boten mogelijkheden gecreëerd voor verplaatsing naar een locatie buiten het industriegebied. Ook hierover zijn afspraken gemaakt met Amsterdam, die



bestaan uit een wederzijdse inspanningsverplichting om tijdig een vervangende locatie te zoeken.

Voor alle locaties waar boten tijdelijk toegestaan worden geldt dat dit voor de duur van 5 jaar is. Na 5 jaar wordt de bestemming 'Water' ook hier van toepassing, zonder mogelijkheden voor woonboten ter plaatse. Woonboten die onder het vorige plan onder het persoonsgebonden overgangsrecht vielen, zullen dan automatisch onder het algemene overgangsrecht vallen. Dit is een in de wet geregeld onderdeel van het bestemmingsplan. Het doel van dit bestemmingsplan is echter om te regelen dat een aantal woonboten binnen de termijn van vijf jaar verplaatst wordt.

### *Kades*

De kades zijn in het vigerend bestemmingsplan bestemd als 'Verkeer' en 'Groen'. Daar waar kades in gebruik genomen zijn op een manier die niet in overeenstemming is met het geldende bestemmingsplan, is sprake van illegaal gebruik. In de praktijk zijn de kades namelijk deels in gebruik genomen als tuin en in de meeste gevallen ook bebouwd. Dat is in strijd met de vigerende bestemmingsregels en daarom illegaal. In het ruimtelijk beleid voor de Werkstad is aangegeven dat er een langzaamverkeersverbinding langs de vaart tussen de Amstel en het hart van de Werkstad wordt ontwikkeld. Hiervoor moet de kade weer openbaar worden gemaakt en onder de A10 verbonden worden met het zuidelijk deel van de vaart. Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan.

### *Watertuinen*

Omdat de in gebruik genomen gronden op de kade weer vrijkomen, is in dit bestemmingsplan een mogelijkheid opgenomen om pontons of drijvende tuinen en terrassen aan te leggen langs een woonboot. Hieraan zijn voorwaarden verbonden zoals de maximale oppervlakte maten. Hierover is overleg gevoerd met het waterschap.

## Hoofdstuk 3 Beleidskader

### Rijksbeleid

Het bestemmingsplan Duivendrechtsevaart is grotendeels conserverend van aard en legt het gebruik en de bestaande bebouwing vast. De mogelijkheid voor het afmeren van 6 woonboten aan de Pieter Braaijweg is wel nieuw. Dit bestemmingsplan is in lijn met het beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Structuurvisie Randstad 2040 en de 'ladder voor duurzame verstedelijking' uit het Besluit Ruimtelijke Ordening. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in diverse uitspraken de lijn bevestigd dat waar niet wordt voorzien in een uitbreiding of in een nieuwe planologische ontwikkeling, er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In de stedelijke context van dit bestemmingsplan is de verplaatsing van woonboten niet aan te merken als nieuwe stedelijke ontwikkeling.

### Provinciaal beleid

In de provinciale Omgevingsvisie richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid, zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. In het plangebied mogen bedrijven zich ontwikkelen binnen de beschikbare milieuruimte. Die milieuruimte wordt in praktijk deels bepaald door de aanwezige woonboten. Verder geeft de visie aan dat moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken om het verkeer in de metropool in goede banen te leiden: regionaal openbaar vervoer, fietsnetwerk en autonetwerk.

In de provinciale Omgevingsverordening NH2020 is opgenomen dat langs de Duivendrechtsevaart een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkering geldt, zodat reconstructies van de waterkering niet onmogelijk worden gemaakt. Bovendien valt het uiterste zuidelijke deel van het plangebied binnen het afwegingsgebied geluid en externe veiligheid van de luchthaven Schiphol, zie paragraaf 4.13 Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol.

### Gemeentelijk beleid

Op 31 augustus 2013 trad het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' in werking. In dit plan kende de gemeenteraad aan de betreffende woonboten een positieve bestemming toe, in tegenstelling tot het voorgaande bestemmingsplan. Ten gevolge van een uitspraak van de Afdeling in 2014 is deze positieve bestemming echter teniet gedaan wegens onvoldoende onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de woonboten binnen de begrenzing van een gezoneerd industrieterrein of binnen de geluidzone daarvan. Thans vallen de meeste woonboten onder het persoonsgebonden overgangsrecht zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid'.

Op 12 oktober 2017 heeft de gemeenteraad de Ruimtelijk-economische visie Amstel Business Park Zuid (REV) vastgesteld. Daarin wordt het beleid ten aanzien van de woonboten genuanceerd ten opzichte van het raadsbesluit over het bestemmingsplan in 2013. Door vaststelling van de REV is besloten de kade op een aantal plekken vrij te maken van woonboten en kadebebouwing.

In de REV is het volgende beleid opgenomen voor de woonboten:

De Duivendrechtsevaart heeft de potentie om uit te groeien tot de verblijfskwaliteit van het gebied. Nu is het water nauwelijks te ervaren: de kades zijn geprivatiseerd of in gebruik genomen door woonboten. Alleen aan de Pieter Braaijweg is een deel van het water bereikbaar. Met name de koppen van de vaart aan de Van der Madeweg en de Spaklerweg zijn in potentie aantrekkelijke verblijfsplekken. Op beide plekken liggen woonboten met een tuin op de kade, zodat het water niet bereikbaar is. Ook de kade moet weer openbaar toegankelijk worden gemaakt, zodat de relatie met het water kan worden hersteld

## Duivendrechtsevaart

en de kade daarmee kwaliteit kan toevoegen aan het gebied en de gewenste verbindingen, zoals een onderdoorgang onder de A10, mogelijk kan worden gemaakt. Op deze manier wordt de Werkstad verbonden met de omgeving (Amstelkwartier) en visueel met de oostzijde van de Duivendrechtsevaart. Contact met het water geeft gevoel van ruimte en landschappelijke kwaliteit in de stad. Ook een industrieel kanaal zoals de Duivendrechtsevaart kan die kwaliteit geven. Woonboten passen daar best bij, mits de kade openbaar is en bruikbaar voor iedereen.

Belangrijke locaties waar verloedering moet worden tegengegaan zijn bijvoorbeeld de metrohaltes, maar ook de Duivendrechtsevaart waar de kadebebouwing van de woonboten het beeld bepaalt. Daarbij hoort ook de ambitie om meer openbare ruimte te maken, hekken te verwijderen en de toegankelijkheid te vergroten. In het gebied OverAmstel (gemeente Amsterdam) wordt gewerkt aan een brug over het zijkanaal. De kade is dan volledig toegankelijk tot aan de A10. Dit bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om onder de A10 voldoende ruimte te maken voor voetgangers en fietsers en ook langs de kavel van BMW voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om voorzieningen aan te leggen voor een langzaamverkeersroute in, aan of boven het water. Deze route zal onderdeel uitmaken van een groene fietsverbinding. Bij de fietsverbindingen worden bestaande routes met elkaar verbonden, waardoor een fietsnetwerk ontstaat: autoluwe of autovrije routes door een aantrekkelijke omgeving. Waar mogelijk wordt het gebied te vergroend. De kwaliteit van het fietsnetwerk wordt op verschillende manieren verbeterd. Op drukke punten kunnen de fietspaden verbreed worden of kunnen de kruispunten anders ingericht worden. En door het anders instellen van verkeerslichten kan gezorgd worden voor een groene stroom of kortere wachttijd, zodat fietsers lekker kunnen doorfietsen.



## Duivendrechtsevaart

Om de openbare ruimte weer beter toegankelijk te maken en om de verbinding met het water te herstellen is het noodzakelijk de kade vrij te maken rond de A10, waar nu bewoners van de naastgelegen woonboten de kade gebruiken. De nog te ontwikkelen kop aan het water komt daarmee aan een openbaar toegankelijke kade te liggen. De kade loopt vanaf de kop door langs de zijtak van de Duivendrechtsevaart naar de Spaklerweg. De route kan worden verlevendigd met bijvoorbeeld een bijzondere horecagelegenheid op de kop van de zijtak.

De woonboten passen als functie in principe bij het gemengde milieu dat gewenst is, mits de kade vrij is, er af en toe zicht is op het water en rekening wordt gehouden met de geluidssituatie. Dit betekent dat de ligplaatsen op de kop van de vaart, op de kop van het zijtak van de Duivendrechtsevaart en onder het viaduct van de A10 en de metrolijn moeten verdwijnen. De woonboten ten noorden van de A10 kunnen alleen positief bestemd worden als er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en de geluidsbelasting past binnen de geldende normen. Er is geluidsonderzoek uitgevoerd en hieruit blijkt dat er sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In het deel van de vaart tussen metro en A10, zijn de woonboten inpasbaar, mits de kade openbaar toegankelijk wordt gemaakt. Ter hoogte van de Van Marwijk Kooystraat is zicht op het water een uitgelezen kans om de kwaliteit van de openbare ruimte rondom de metrohalte te verbeteren.

De gemeente faciliteert initiatieven van ondernemers door ruimte te bieden voor verdichting en functieverandering, door goede infrastructuur en openbare ruimte te garanderen en door te werken aan de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het water. Hier staat tegenover dat de gemeente van ondernemers verwacht dat initiatieven bijdragen aan de verwezenlijking van de ambitie. Om de visie tot uitvoering te brengen moeten investeringen worden gedaan en financiële afspraken worden gemaakt met ontwikkelende partijen. Die afspraken gaan onder andere uit van het activeren van de Duivendrechtsevaart en deze uit te laten groeien tot een van de dragers van de Werkstad door de kade vrij te maken van bebouwing en bepaalde woonboten te verplaatsen naar een andere locatie. Het vrijmaken van de kade gebeurt in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan.

### *Uitspraak Raad van State*

In de uitspraak van 19 mei 2020 heeft de Raad van State geoordeeld dat de gemeente:

- delen van de Duivendrechtsevaart mocht aanwijzen als openbaar water waarvoor ligplaatsvergunningen moeten worden aangevraagd;
- in de ligplaatsvergunningen de voorschriften mocht opnemen zoals nu is gedaan;
- één aanvraag ligplaatsvergunning mocht weigeren voor de woonboot die niet voldeed aan de voorwaarden van persoonsgebonden overgangsrecht.

Deze uitspraak betekent voor de gemeente Ouder Amstel dat men verder kan met het op strategische plekken vrijmaken van de kade van woonboten, zoals door de gemeenteraad is vastgesteld in de hiervoor beschreven Ruimtelijke Economische Visie en de Richtlijnen voor ontwikkeling.

### **Notitie Uitvoeringsstrategie**

In de notitie Uitvoeringsstrategie, scenario 3 Woonboten Amstel Business Park Zuid, vastgesteld op 14 december 2017, is de voorkeur uitgesproken voor scenario 3 'Groeien naar de Visie'.

Scenario 3 is een groeimodel naar de ambitie die is vastgelegd in de REV, waarbij naast de rol van Ouder-Amstel vooral ook van ontwikkelende partijen (grondeigenaren en ontwikkelaars) een actieve rol wordt verwacht. De woonboten die op strategische posities liggen ten aanzien van de doelstellingen met de Duivendrechtsevaart, gaan op termijn weg. Voor de woonboten die weg moeten zullen alternatieve oplossingen worden gezocht. De overige woonboten kunnen positief worden bestemd. Het uitgangspunt is dat de kade die openbaar is ook weer openbaar toegankelijk wordt gemaakt.

In de uitvoeringsstrategie, scenario 3 Woonboten Amstel Business Park Zuid, is dit verder uitgewerkt. In de notitie Uitvoeringsstrategie is ingegaan op de juridische status van de woonboten en de wijze waarop deze bestemd dienen te worden. In Hoofdstuk 2 Planbeschrijving van dit bestemmingsplan is de kaart opgenomen met een overzicht van de woonbootligplaatsen en de wijze hoe hiermee in dit bestemmingsplan wordt omgegaan.

### **Richtlijnen ABPZ**

In 2017 heeft de gemeenteraad van Ouder-Amstel met de Ruimtelijk-economische visie op grote lijnen de basis gelegd voor de herontwikkeling (transformatie) van het Amstel Business Park Zuid naar de Werkstad. Om initiatieven voor ontwikkeling in het gebied te kunnen toetsen en op elkaar te laten aansluiten is de visie in 2019 uitgewerkt in 'Richtlijnen voor ontwikkeling'. Hierin staan de spelregels die richting geven aan de transformatie van een werkgebied naar een gemengd gebied van wonen, werken en recreëren. Het beleid uit de Ruimtelijk-economische visie wordt hierin bevestigd:

De Amstel en de industriële vaarten zijn belangrijke kwaliteiten in en om het gebied. De Duivendrechtsevaart kan zich ontwikkelen tot de plek om te verblijven, fitnessen, wandelen en roeien. Om deze redenen is het wenselijk om op een aantal plekken de kade vrij te maken van woonboten. De koppen aan de vaart zijn plekken waar een initiatief gewenst is om de plek te activeren.

Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Dit zal niet in één keer gebeuren omdat de kades nog grotendeels in gebruik zijn.

### **Beleid ligplaatsvergunningen Ouder-Amstel**

Het ligplaatsvergunningenbeleid is geregeld via de Algemeen Plaatselijke verordening Ouder-Amstel 2019 (hierna: "APV"). Op basis van de APV is het mogelijk om ligplaatsen voor vaartuigen in de gemeente Ouder-Amstel te reguleren. Daarvoor dient het college van burgemeester & wethouders (hierna: college) een aanwijzingsbesluit "openbaar water ten behoeve van ligplaatsvergunningen (5.25 APV)" te nemen. Hiertoe is het Beleid ligplaatsvergunningen Ouder-Amstel vastgesteld op 13 maart 2018. Via een aanwijzingsbesluit kan het college openbaar water aanwijzen waar voor het innemen van een ligplaats een ligplaatsvergunning nodig is. Op basis van een aanwijzingsbesluit van het college is het verboden om zonder vergunning met een vaartuig een ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een vaartuig beschikbaar te stellen. Vaartuigen die in dat water liggen moeten dus over een ligplaatsvergunning beschikken. Dit heeft tot direct gevolg dat alle vaartuigen die zich in het aangewezen openbaar water bevinden een ligplaatsvergunning moeten aanvragen. De Duivendrechtsevaart valt onder het aanwijzingsbesluit 'openbaar water ten behoeve van ligplaatsvergunningen'. De woonboten hebben op grond van de APV een ligplaatsvergunning. De APV vormt een ander toetsingskader dan dit bestemmingsplan.

### **Stappenplan verplaatsen woonboten**

Meer inzichten in de (financiële) uitvoering van dit bestemmingsplanplan en de inhoud van diverse zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan leidde ertoe dat opnieuw kritisch naar elk van de op dit moment in het gebied aanwezige woonboten is gekeken.

De strategie van de gemeente voor de Duivendrechtsevaart is hierbij hetzelfde gebleven als door de gemeenteraad in de visie en de richtlijnen voor het gebied zijn vastgesteld. Dit houdt in dat de Duivendrechtsevaart op strategisch belangrijke plaatsen vrijgemaakt wordt van woonboten.

In het proces is gekeken of woonboten nu voor de ontwikkeling van het gebied in de weg liggen en of het (financieel) uitvoerbaar is de woonboten te verplaatsen. Dit heeft erin geresulteerd dat er meer woonboten langer kunnen blijven liggen. In een stappenplan is dit nader uitgewerkt (zie Bijlage 1).

## Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

### 4.1 Milieuzonering

#### Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woonboten:

- ter plaatse van de woonboten een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. In de omgeving van het plangebied bevinden zich (geluidgezoneerde) bedrijven, een metrohalte en de A10. Op grond van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' kan de omgeving rond het plangebied tot een gemengd gebied worden gerekend.

#### Onderzoek en conclusie

Het plangebied ligt binnen de Werkstad. In de omgeving zijn bedrijven toegestaan die vallen in categorieën 1 tot en met 3.2. Omdat het een gemengd gebied betreft, gelden richtafstanden van 10m tot 50m. Tussen de bedrijven langs de Willem Fenengastraat ligt een kade van ca 25 m breed. Op andere plekken in het plangebied zijn de woonboten direct aangrenzend aan de bedrijven gelegen. De woonboten zijn echter al langere tijd aanwezig. Ook voor woonboten moet getoetst worden of er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' (art 3.1 Wro) en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de paragrafen 4.7 Geluid, 4.8 Luchtkwaliteit, geur en stof en 4.12 Externe veiligheid wordt hierop nader ingegaan. Daaruit blijkt dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

### 4.2 Archeologie

#### Toetsingskader

Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Aan de verschillende verwachtingswaarden zijn voorwaarden gekoppeld wanneer bij bouw- en grondwerkzaamheden archeologisch onderzoek vereist wordt.

#### Onderzoek

Er is voor het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid door ARC-Rapporten een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (ARC-Rapporten 2009-67). De archeologische verwachting van het plangebied is laag. Uit het rapport volgt dat gezien de lage archeologische verwachtingswaarde geen vervolgonderzoek noodzakelijk is en nadere planologische beschermingsmaatregelen niet nodig zijn. Uiteraard geldt wel onverkort de plicht om eventuele archeologische vondsten terstond te melden. Er wordt voor het archeologisch bureauonderzoek verwezen naar Bijlage 2.

#### Conclusie

Er worden geen intacte archeologische resten in het plangebied verwacht. Nader onderzoek is niet nodig.

### **4.3 Cultuurhistorie**

#### **Toetsingskader**

De regering heeft in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd dat gemeenten vanaf 1 januari 2012 in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. Burgers krijgen hiermee het recht om bij de planning van bouwwerkzaamheden aan te geven of er cultureel erfgoed wordt geraakt.

#### **Onderzoek en conclusie**

In het plangebied bevinden zich geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. Het aspect cultuurhistorie vorm geen belemmering voor het plan.

### **4.4 Bodem**

#### **Toetsingskader**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient er in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat als de bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig gesaneerd wordt, dat het kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen worden bij voorkeur op schone grond gerealiseerd.

Verdachte plekken met betrekking tot de kwaliteit van de bodem dienen in het kader van de Wet bodembescherming bij ruimtelijke plannen en projecten te worden gesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

#### **Onderzoek**

Er is geen sprake van nieuwe woonboten in het plangebied, waardoor geen sprake is van bouwactiviteiten of ontwikkelingen. Er worden geen bodemingrepen voorzien. Bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

In het plan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor verplaatsing van de woonboten die liggen binnen het gezoneerde industrieterrein. Deze locatie ligt eveneens in de Duivendrechtsevaart. Er is geen sprake van grondverzet, waardoor er geen bodemonderzoek noodzakelijk is.

#### **Conclusie**

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. Bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

## 4.5 Verkeer en parkeren

Aangezien in het geldende bestemmingsplan persoonsgebonden overgangsrecht is opgenomen, is ook geen sprake van toename van nieuwe woonboten in het plangebied, waardoor geen sprake is van extra verkeer of extra parkeerplaatsen. De huidige situatie wat betreft verkeer en parkeren blijft gehandhaafd. Daar waar het parkeren nu plaatsvindt in de tuinen op de kade, zal dit, na verwijdering van de tuinen, in het openbaar gebied worden opgevangen. Bij verplaatsing van woonboten is het geldende parkeerbeleid van de gemeente Ouder-Amstel van toepassing.

Doordat er geen andere wijzigingen zijn in het plangebied, heeft dit ook geen invloed op de verkeersveiligheid, parkeersituatie en doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van percelen. Nader onderzoek is niet nodig.

## 4.6 Water

### Algemeen

Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, Provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

### *Keur Amstel, Gooi en Vecht*

In 2017 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld. 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.

Veel handelingen in en nabij de kern- en (buiten)beschermingszones van waterkeringen zijn verboden. Sommige handelingen kunnen op basis van de Keur door het bestuur van het Hoogheemraadschap AGV vergund worden.

### Beoordeling

Het plangebied omvat het water van de Duivendrechtsevaart en de aangrenzende kade.

### *Waterkeringen*

Langs de Duivendrechtsevaart ligt een verholen directe secundaire waterkering. De waterkering is van regionaal belang en biedt voor de Duivendrechtse- en Venserpolder (polderpeil NAP-2,5 meter) directe bescherming tegen overstromingen door aangrenzend water van de Amstellands boezem (boezempeil NAP -0,4 meter). De waterkering bestaat uit een verholen kering; dit betekent dat er geen fysieke kering boven of onder de grond waarneembaar is. De waterkering bestaat uit een, door de waterbeheerder aangewezen, tracé in de ondergrond met een niet-zichtbaar taludlichaam waarbinnen restricties gelden conform de Keur. De waterkering ligt direct langs de oever van de Duivendrechtsevaart. De kering bestaat uit een ondergronds taludlichaam met een drie meter brede kruin (op NAP +0,1 meter) en taluds van 1:3,5. Dit keurprofiel van de waterkering dient vrij te blijven van keringsvreemde objecten. Kelders en wanden worden niet toegestaan binnen het keurprofiel en voor funderingen, kabels en leidingen gelden beperkingen. Rond de waterkering zijn verschillende beschermingszones aanwezig waarbinnen beperkingen gelden. In de 3 meter brede "kernzone" waarbinnen de kruin valt, mag geen bebouwing plaats vinden. Aangrenzend bevindt zich tot 15 meter landinwaarts de "beschermingszone binnendijs". Aan de andere kant van de "kernzone" bevindt zich de "beschermingszone buitendijs". Binnen deze beschermingszones kan alleen gewerkt worden met een keurontheffing van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Bij het eventueel verleggen van woonboten moet bij het wijzigen



van de aansluiting op de nutsvoorziening (gas en riolering) rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de waterkering. Zonder toestemming van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht kunnen geen constructies aangelegd worden of werkzaamheden uitgevoerd worden ter plaatse van de "kernzone" van de waterkering.

### *Waterkwaliteit*

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan wordt het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van Waternet/AGV worden gevolgd (geen gebruik van PAK, lood, zink en koper). Bij het beheer zal ook zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater. De wegen zullen regelmatig worden geveegd. Neerslag die via drukbereden straten afstroomt moet afgevoerd worden naar het verbeterd gescheiden rioleringssysteem, of een daaraan gelijkwaardig stelsel. Neerslag die op een niet-verontreinigd oppervlak valt, moet zoveel mogelijk afgevoerd worden naar het oppervlaktewater.

### *Riolering en regenwaterafvoer*

Waternet voert de rioleringstaak uit. Voor het rioolontwerp moet uiteindelijk een "watervergunning" aangevraagd worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van het rioolstelsel is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater (daken/buurtwegen) wordt waar mogelijk hergebruikt (toiletspoeling, daktuinen) of kan rechtstreeks naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd. Hemelwater afkomstig van wegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt voorgezuiverd met een lokale voorziening (door middel van een helofitenfilter / bezinkvoorziening / wadi = water afvoersystemen door infiltratie) alvorens het op het oppervlaktewater te lozen. Vervuild regenwater, afkomstig van hoofdwegen, drukke parkeerplaatsen en dergelijken wordt met een verbeterd gescheiden stelsel afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Op deze wijze wil Waternet de inzameling van afvalwater (gemeentelijke taak) en het zuiveren en lozen ervan (waterschapstaak) in samenhang benaderen.

In het plangebied zal de riolering slechts zeer beperkt gewijzigd hoeven te worden (in elk geval voor de woonboten). In alle straten is reeds een gescheiden rioleringssysteem aanwezig. Een toename van de belasting op de verbeterde gescheiden riolering en op het hemelwaterriool door wijzigingen in het bestemmingsplan wordt niet verwacht.

De te verwachten verkeersintensiteit op de wegen is zodanig dat geen randvoorzieningen worden voorzien voor aansluiting van deze oppervlakken op de hemelwaterafvoer. De huidige situatie met lozing op de Duivendrechtsevaart, waarbij de waterkering gekruist wordt, blijft gehandhaafd, waarbij het aantal rioleringsuitlaten wordt geminimaliseerd.

### *Grondwater*

Waternet heeft de grondwaterzorgtaak. Belangrijke doelstelling is dat bij nieuw in te richten gebieden voorkomen wordt dat er problemen met het grondwater ontstaan. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen verslechtering van de grondwaterstand en -stroming veroorzaken. Grondwateroverlast en/of grondwateronderlast in nieuwe gebieden, maar ook in de omliggende wijken moeten worden voorkomen. De grondwaterstand mag ten opzichte van de huidige situatie niet verslechteren. Ondergrondse werken (kelders, parkeergarages, bergbezinkbassins) moeten waterdicht zijn en mogen de vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Waternet verbiedt om nieuw in te richten gebieden met een stedelijke functie permanent te ontwateren middels drainage.

### *Ecologie en inrichting van water*

Een van ecologische doelen is de natuur in de stad te brengen, onder meer door de realisatie van een keten van natuurvriendelijke oevers. Naast een versterking van de "natte" ecologische functie dragen deze oevers bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en aan de natuurbeleving van de stadsbewoner. Om een verbrokkelend karakter van natte ecologische verbindingzones tegen te gaan (hetgeen ten nadele zou zijn voor de migratiemogelijkheden van de fauna) dienen maatregelen getroffen te worden om eventuele barrières te overbruggen en knelpunten op te lossen.

### *Materiaalgebruik*

Het gebruik van uitlogende materialen leidt tot verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodems en grondwater. Het gebruik van dergelijke materialen dient voorkomen te worden gedurende de bouw- en gebruiksfase van bouwwerken maar ook bij inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Emissies naar het oppervlaktewater van bitumeuze materialen, geïmpregneerd hout, lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan. Afhankelijk van de gebruikte (bouw)materialen kan een melding of een vergunning noodzakelijk zijn, vooral wanneer deze materialen in contact (kunnen) komen met (regen)water.

### *Beheer en onderhoud*

Om de stabiliteit van oevers te beschermen moet men langs de wateren een vrijwaringszone vrijhouden van obstakels en van ongewenste activiteiten. Deze toegankelijkheid is noodzakelijk om het onderhoud van het water vanaf de oever uit te kunnen voeren. Deze zone is tevens noodzakelijk om de afzet van baggerslib en maaisel mogelijk te maken. Bij primaire wateren dient dit onderhoudspad minimaal 5 meter breed te zijn.

### *Afvoer hemelwater en bouwmetalen*

Een ontwikkeling voor de komende jaren is het afkoppelen van hemelwaterafvoer van de riolering, waarna het regenwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater dan wel wordt geïnfiltreerd in de bodem. Dit stelt wel eisen aan de kwaliteit van het hemelwater. Hoewel er slechts beperkte eisen zijn ten aanzien van het gebruik van bouwmetalen, zoals zink en lood, is het streven vooral een restrictief beleid te voeren richting het gebruik van bijvoorbeeld zinken daken of gevels.

### *Golfbeweging*

Dit plan voorziet in de verplaatsing van de woonboten die liggen binnen het gezoneerde industrieterrein. Hiervoor is onderzocht wat de invloed van golfbeweging is.

De ligplaatsen zoals gesitueerd in de schets levert vanuit nautische oogpunten weinig tot geen bezwaren op. De golfslag door weersinvloeden zal minimaal zijn omdat er vanwege het relatief kleine wateroppervlak geen opbouw mogelijk is. Voor wat betreft golven veroorzaakt door de scheepvaart is de ligging ook zeer gunstig. In beide gevallen zal er minimale hinder zijn.

Het advies van PK Waterbouw met betrekking tot golfbewegingen is opgenomen in Bijlage 3.

### *Schaduw*

Het bestemmingsplan laat drijvende objecten toe met een oppervlak van maximaal 18 m<sup>2</sup> per woonboot. Per saldo zorgt dit bestemmingsplan echter door het verplaatsen en verwijderen van woonbootligplaatsen in een vermindering van objecten in het water. Hierdoor zal geen sprake zijn van een toename van beschaduwing of verduistering van het water.

## **Conclusie**

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, die een negatief effect hebben op de waterhuishouding van het gebied. De belangen van de aanwezige waterkering wordt geborgd door de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Op de verbeelding is de zone van de waterkering opgenomen.

## 4.7 Geluid

### Toetsingskader

Een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen is in het Besluit geluidhinder (Bg) aangewezen als geluidsgevoelig terrein als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Het gaat daarbij om legale en permanente ligplaatsen. Een legale ligplaats in het kader van het Besluit geluidhinder is een ligplaats die als zodanig is bestemd in het bestemmingsplan. De grenswaarden gelden op de grens van de ligplaats, er gelden geen binnenwaarden voor woonboten.

#### *Geluid - wegverkeerslawaai en spoorweglawaai*

Op grond van de Wet geluidhinder geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone. Bij ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd.

- De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij bestaande ligplaatsen bedraagt Lden = 48 dB conform het Besluit geluidhinder.
- Deze voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai bedraagt voor bestaande ligplaatsen Lden = 55 dB conform het Besluit geluidhinder.

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag - in de meeste gevallen de gemeente - hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. Bij de vaststelling van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of bronmaatregelen of maatregelen in de overdrachtssfeer kunnen worden getroffen.

#### *Geluid - industrielawaai*

Het plangebied ligt binnen (de geluidzone van) een gezoneerd industrieterrein. In de Wet geluidhinder is geregeld, dat er op een gezoneerd industrieterrein geen geluidsgevoelige bestemmingen kunnen zijn. Ligplaatsen op het gezoneerde industrieterrein zijn derhalve niet geluidsgevoelig. Deze worden alleen beoordeeld op een acceptabel woon- en leefklimaat.

### Onderzoek

Het plangebied ligt in de nabijheid van wegen en autosnelwegen, spoorwegen en een metrolijn. Het plangebied ligt temidden van de Werkstad. Het zuidelijke deel van het plangebied ligt op een gezoneerd industrieterrein en het noordelijke deel ligt in de geluidzone van het industrieterrein.

#### *Geluid - wegverkeerslawaai*

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de A10 (en A2 samen) is beduidend hoger dan de voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde voor nieuwe situaties. De maximale grenswaarde die kan worden verleend bij geluidsgevoelige terreinen is afhankelijk van de situatie en is voor stedelijke situaties (binnenstedelijke wegen) maximaal 63 dB en voor buitenstedelijke situaties (vanwege Rijkswegen) maximaal 53 dB.

In dit geval is er sprake van een feitelijk bestaande situatie en zijn deze grenswaarden niet van toepassing. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient te worden beoordeeld of vanwege de geluidhinder een goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd. Als we ons baseren op aanwezige geluidswering van de gevel is een geluidsbelasting tot 68 dB toelaatbaar. Daarbij wordt uitgegaan van een maximale binnenwaarde van 43 dB en een gemiddelde geluidswering van 25 dB(A). Met de binnenwaarde van 43 dB wordt aangesloten bij de hoogste binnenwaarde die geldt alvorens een woning moet worden gesaneerd (zie Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai, art 15)). Het sluit ook aan bij de maximale waarde voor tijdelijke situaties conform het Bouwbesluit 2012 (zie art 3.6, 10 dB minder strenge eisen dan nieuwbouw). Uit zowel de regeling als het besluit blijkt derhalve dat binnenwaarden tot 43 dB voor een woonbestemming toelaatbaar te zijn. In dit licht bezien is de maximaal berekende waarde voor de geluidsbelasting van 66 dB op de ligplaatsen toelaatbaar.

Alle andere wegen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. In aanvullend onderzoek (zie Bijlage 6) is aangetoond dat de geluidswering van de ligplaatsen voldoende is, dan wel voor een drietal woonboten voldoende is te maken, om een binnenniveau van 43 dB te waarborgen. Op basis hiervan zijn de woonboten op deze plek mogelijk voor wat betreft het aspect wegverkeerslawaaai. Voor meer uitleg en details wordt hier verwezen naar Bijlage 4 Akoestisch onderzoek.

*Geluid - railverkeerslawaaai*

Uit de berekeningen blijkt dat vanwege het doorgaande spoor en de metro op een enkel punt de voorkeursgrenswaarde met 2 respectievelijk 1 dB wordt overschreden. De geluidsbelastingen vanwege de metro en het doorgaande spoor zijn verder niet relevant te noemen ten opzichte van de andere bronnen in het gebied. Wat railverkeerslawaaai betreft is er geen belemmering voor het positief bestemmen van de ligplaatsen. Er wordt eveneens verwezen naar Bijlage 4 Akoestisch onderzoek.

*Geluid - industrielawaaai*

De ligplaatsen aan de Willem Fenengastraat en de Joan Muyskenweg zijn niet gelegen op het bedrijventerrein, maar binnen de geluidzone van het industrieterrein. De overige beschouwde ligplaatsen aan de Spaklerweg 54, 56 en 58 en Van der Madeweg 38A, 38B en 38C liggen op het gezoneerde industrieterrein. Voor zover de ligplaatsen geluidsgevoelig zijn, zijn de in de tabel gegeven voorkeursgrenswaarden voor geluid van toepassing met betrekking tot industrielawaaai.

	ligplaats met overgangsrecht					
	langtijdgemiddeld b.n. Larlt			max. optredend g.n. Lmax		
inrichting	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Activiteitenbesluit niet gezoneerd	55	50	45	75	70	65
Activiteitenbesluit wel gezoneerd	50	45	40	70	65	60
vergunningsplichting niet gezoneerd	50	45	40	70	65	60
vergunningsplichting wel gezoneerd	50	45	40	70	65	60

*Voorkeursgrenswaarden industrielawaaai, bron: Akoestisch onderzoek Ligplaatsen voor woonschepen op en nabij industrieterrein Amstel Business Park Zuid, M+P, 5 november 2019*

De woonboten aan de Willem Fenengastraat en de Joan Muyskenweg liggen in de zone van het industrieterrein. Derhalve kunnen geluidsniveaus hoger dan 50 dB(A) worden toegestaan, met een maximale grenswaarde van 60 dB(A) voor bestaande ligplaatsen en 55 dB(A) voor nieuwe gevoelige bestemmingen. In de handreiking industrielawaaai en vergunningverlening wordt aangegeven, dat voor bestaande situaties, waar in dit geval van kan worden gesproken, binnenniveaus tot 40 dB(A) toelaatbaar zijn.

De berekeningen zijn gebaseerd op het actuele zonemodel met peildatum 9 juni 2016. Er zijn drie berekeningsvarianten uitgevoerd:

1. Met dit actuele zonemodel
2. Met het actuele zonemodel inclusief enkele aanpassingen, die bij de bezochte bedrijven zijn aangetroffen
3. Met het actuele zonemodel inclusief de aanpassingen uit punt 2 en inclusief enkele aanvullende maatregelen (demper op uitlaat drooginstallatie bij Beamix, automatisch sluitende overheaddeuren van de verpakkingshal van DPG en geluidsdempers op de uitlaten van de afzuigingen van de werkplaats van BMW Amsterdam).

De resultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel:

Geluidsbelasting L <sub>A,ETMAAL</sub> in dB(A)	Aantal ligplaatsen op industrieterrein en in de zone					
	Berekening 1		Berekening 2		Berekening 3	
	Industrieterrein	zone	Industrieterrein	zone	Industrieterrein	zone
≤50	0	12	0	15	0	16
51-55	1	4	1	1	2	0
56-60	2	0	2	0	2	0
61-65	0	0	2	0	2	0
>65	3	0	1	0	0	0

Met een toe te staan binnenniveau van 40 dB(A) en een gemiddelde geluidswering van 25 dB(A) kan een geluidsbelasting op de gevel worden toegestaan tot 65 dB(A). Uitgaande van berekening 1 hebben de volgende ligplaatsen een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A):

- Van der Madeweg 38C (maximaal 69 dB(A))
- Van der Madeweg 38A (maximaal 69 dB(A))
- Van der Madeweg 38B (maximaal 66 dB(A))

Uitgaande van berekening 1 kan worden onderzocht hoe de geluidswering van deze woonboten kan worden verbeterd om een binnenniveau van 40 dB(A) te realiseren.

Uitgaande van berekening 2 heeft de volgende ligplaats een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A):

- Spaklerweg 54 (maximaal 66 dB(A)).

Uitgaand van berekening 1 kan worden onderzocht hoe de geluidswering van de woonboot op dit adres kan worden verbeterd om een binnenniveau van 40 dB(A) te realiseren.

Uitgaande van berekening 3 (met alle genoemde maatregelen) zijn er geen ligplaatsen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A). Bij alle ligplaatsen is hiermee een binnenniveau gerealiseerd van 40 dB(A). Dit wordt ook al gerealiseerd indien alleen de uitlaten van de ventilatie van de werkplaats van BMW Amsterdam worden voorzien van een geluidsdemper (hetgeen in het kader van toepassing van de Beste Beschikbare Technieken van deze inrichting kan worden gevraagd).

Industrielawaai vormt geen belemmering voor het positief bestemmen van de ligplaatsen. Voor meer details wordt verwezen naar Bijlage 4 Akoestisch onderzoek.

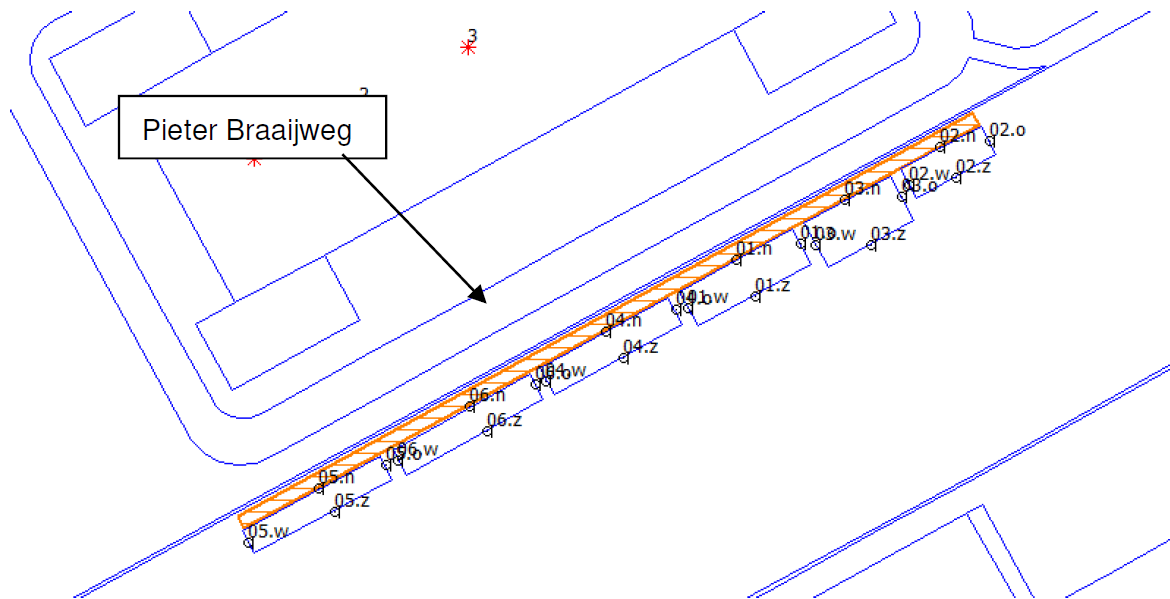
#### *Cumulatie wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai*

Er zijn vijf ligplaatsen met een cumulatieve geluidsbelasting hoger dan 65 dB, met een maximale waarde van 69 dB. Nergens is de gecumuleerde waarde 3 dB hoger dan de maximaal te verlenen hogere

waarde. Hiermee voldoen de geluidsbelastingen aan het gemeentelijke cumulatiebeleid. Ook hier wordt voor nadere uitleg en de berekeningen verwezen naar Bijlage 4 Akoestisch onderzoek.

**Nieuwe locatie Pieter Braaijweg**

In het plan is een mogelijkheid opgenomen voor verplaatsing van de woonboten die liggen binnen het gezoneerde industrieterrein. Het aantal woonboten binnen het industrieterrein neemt niet toe. De alternatieve locatie ligt minimaal 50 meter vanaf de kade van de Spaklerweg. Deze 50 m is nodig om het zicht en de beleving van het water mogelijk te maken vanaf de kop van de kade, zoals opgenomen is in de ruimtelijk beleid voor de Werkstad. Het alternatief gaat uit van situering van de ligplaatsen langs de kade aan de Pieter Braaijweg.



Voor de nieuwe locatie is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 5). De conclusies uit het onderzoek zijn in deze paragraaf beschreven:

**Industrielawaai - nieuwe locatie Pieter Braaijweg**

De onderzoeksresultaten geven het volgende aan:

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de buitengevels van de woonboten bedraagt, maximaal 59 - 61 dB(A). De langtijdgemiddeld boordelingsniveaus kunnen niet worden beperkt tot maximaal 55 dB(A). Door middel van het afdwingen van een BBT maatregel (geluidsdemper op de uitlaat van de drooginstallatie van Beamix) wordt de maximale geluidsbelasting beperkt tot 60 dB(A). Het equivalente geluidsniveau in de woonboten bedraagt in de beschouwde configuraties minder dan 40 dB(A). De maximaal optredende geluidsniveaus (piekgeluiden) zijn sterk afhankelijk van het wel of niet beschouwen van het botsen van de grijper van Mebin tegen de wand van het te lossen schip. Dit kan buiten beschouwing worden gelaten aangezien dit een incidentele afwijking is om de boot te lossen. Het realiseren van een geluidsgevoelige functies op een gezoneerd bedrijventerrein valt niet onder de werking van de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh beschermt geluidsgevoelige functies in de zone van het gezoneerde bedrijventerrein. Het gezoneerde bedrijventerrein is geen onderdeel van der zone. Wat de Wgh betreft zijn de ligplaatsen/woonboten op het gezoneerde industrieterrein dus niet gevoelig voor industrielawaai. Voor ligplaatsen/woonboten gelden er daarom geen grenswaarden. Het toepassen van de Wgh vormt geen knelpunt om de ligplaatsen van de woonboten te realiseren.

In het kader van de toets aan een goede ruimtelijke ordening, wordt het volgende overwogen:

In stap 3 van het stappenplan uit de Handreiking Bedrijven en milieuzonering, is aangegeven, dat een geluidsbelasting tot 55 dB(A) op de buitengevel acceptabel is. Hieraan kan niet worden voldaan.

Stap 4 wordt als volgt gemotiveerd: De ligplaatsen/woonboten zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Het significant reduceren van de geluidsbelasting door middel van het treffen van akoestische maatregelen bij de omliggende bedrijven is niet realistisch. De ligplaatsen zijn op dit moment elders gesitueerd op het gezoneerde industrieterrein, waarbij deels vergelijkbare en deels veel hogere geluidsbelastingen op de gevels van de woonboten optreden. De onderzochte verplaatsing maakt de akoestische woonsituatie op de ligplaatsen derhalve (aanzienlijk) beter. Het binnenniveau in de woonboten bedraagt maximaal 40 dB(A). De maximaal optredende geluidsniveaus voldoen aan stap 3.

Gelet op het voorgaande is de geluidsbelasting vanwege industrielawaai ter plaatse van de nieuwe ligplaatsen aan de Pieter Braaijweg aanvaardbaar en wordt voldaan aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

*Weg- en railverkeerslawaai - nieuwe locatie Pieter Braaijweg*

Voor alle woonboten zijn hogere waarden vanwege de rijkswegen nodig. Alle andere wegen zijn niet relevant. Vanwege het doorgaande spoor is er voor drie woonboten een hogere waarde nodig. De metro is niet relevant. Voor zowel de rijkswegen als het doorgaande spoor voldoet de binnenwaarde in de woonboten aan goede ruimtelijke ordening. Samengevat zijn er voor weg- en railverkeer de volgende hogere waarden per ligplaats aan de nieuwe kade nodig,

nummer	voormalig adres woonboot	benodigde HW Rijkswegen	benodigde HW doorgaand spoor
1	Spaklerweg 58	51	-
2	Spaklerweg 56	50	56
3	Spaklerweg 54	53	58
4	Van der Madeweg 38a	53	-
5	Van der Madeweg 38b	53*	56
6	Van der Madeweg 38c	53	-

*Tabel: benodigde hogere waarden woonboten nieuwe kade vanwege Rijkswegen en spoor*

*\* de geluidsbelasting op deze ligplaats is maximaal 58 dB na aftrek. Deze zijde moet doof uitgevoerd worden. Voor de andere zijden van de woonboot geldt een hogere waarde van maximaal 53 dB. Een dove gevel mag geen te openen delen bevatten.*

De hogere waarden worden door middel van een hogere waardenbesluit vastgelegd en toegestaan.

*Cumulatie - nieuwe locatie Pieter Braaijweg*

Omdat de ligplaatsen zowel door industrielawaai, wegverkeer en railverkeer worden belast met geluid is de cumulatie van deze geluidsbronnen beschouwd conform art 110f van de Wgh; voor de bepaling van de cumulatie is gebruik gemaakt van bijlage I van het Reken- Meetvoorschrift geluid 2012. De ligplaatsen liggen op het gezoneerde industrieterrein en liggen daarmee niet in de zone van het industrieterrein. In het kader van het beschouwen van een goede ruimtelijke ordening worden ze toch meegenomen in de berekening van de cumulatie. De berekening van de cumulatie is gebaseerd op:

- berekening industrielawaai (situatie 2)
- de geluidsbelasting vanwege de A10 en A2 inclusief de correctie voor de overdrachtdemping
- de berekening van het railverkeerslawaai

De cumulatie wordt alleen bepaald indien de ligplaats vanwege twee of meer geluidsbronnen wordt belast met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurgrenswaarde van die bron. De hoogste gecumuleerde waarde is 64 dB. Nergens is de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger dan de maximaal te verlenen hogere waarde (bij wegverkeer geldt hier de waarde exclusief aftrek artikel 110g van de Wet geluidhinder). Hiermee voldoen de geluidsbelastingen aan het gemeentelijke cumulatiebeleid.

### **Conclusie**

De in de omgeving aanwezige bedrijven worden niet gehinderd in hun bedrijfsvoering door het positief bestemmen van de ligplaatsen.

Wat betreft wegverkeerslawaai ten gevolge van de A10 is de maximaal berekende waarde voor de geluidsbelasting van 66 dB op de ligplaatsen toelaatbaar. Alle andere wegen voldoen aan de voorkeurgrenswaarde. In aanvullend onderzoek is aangetoond dat de geluidswering van de ligplaatsen voldoende is, dan wel voor een drietal woonboten voldoende is te maken, om een binnenniveau van 43 dB te waarborgen. Er is wat wegverkeerslawaai betreft geen belemmering om de ligplaatsen positief te bestemmen.

Wat railverkeerslawaai betreft is er geen belemmering voor het positief bestemmen van de ligplaatsen.

Industrielawaai vormt geen belemmering voor het positief bestemmen van de ligplaatsen.

Nergens is de gecumuleerde waarde 3 dB hoger dan de maximaal te verlenen hogere waarde. Hiermee voldoen de geluidsbelastingen aan het gemeentelijke cumulatiebeleid. Ook voor de opgenomen nieuwe locatie aan de Pieter Braaijweg kan worden gesproken over een acceptabele akoestische ruimtelijke ordening.

## **4.8 Luchtkwaliteit, geur en stof**

### **Toetsingskader**

#### *Geur en stof*

Voor de beoordeling van de ruimtelijke inpassing van het project voor de aspecten geur en stof is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', zoals uitgegeven door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), toetsingskader.

#### *Luchtkwaliteit*

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijnstof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijnstof



(jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m <sup>3</sup>
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg /m <sup>3</sup>

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

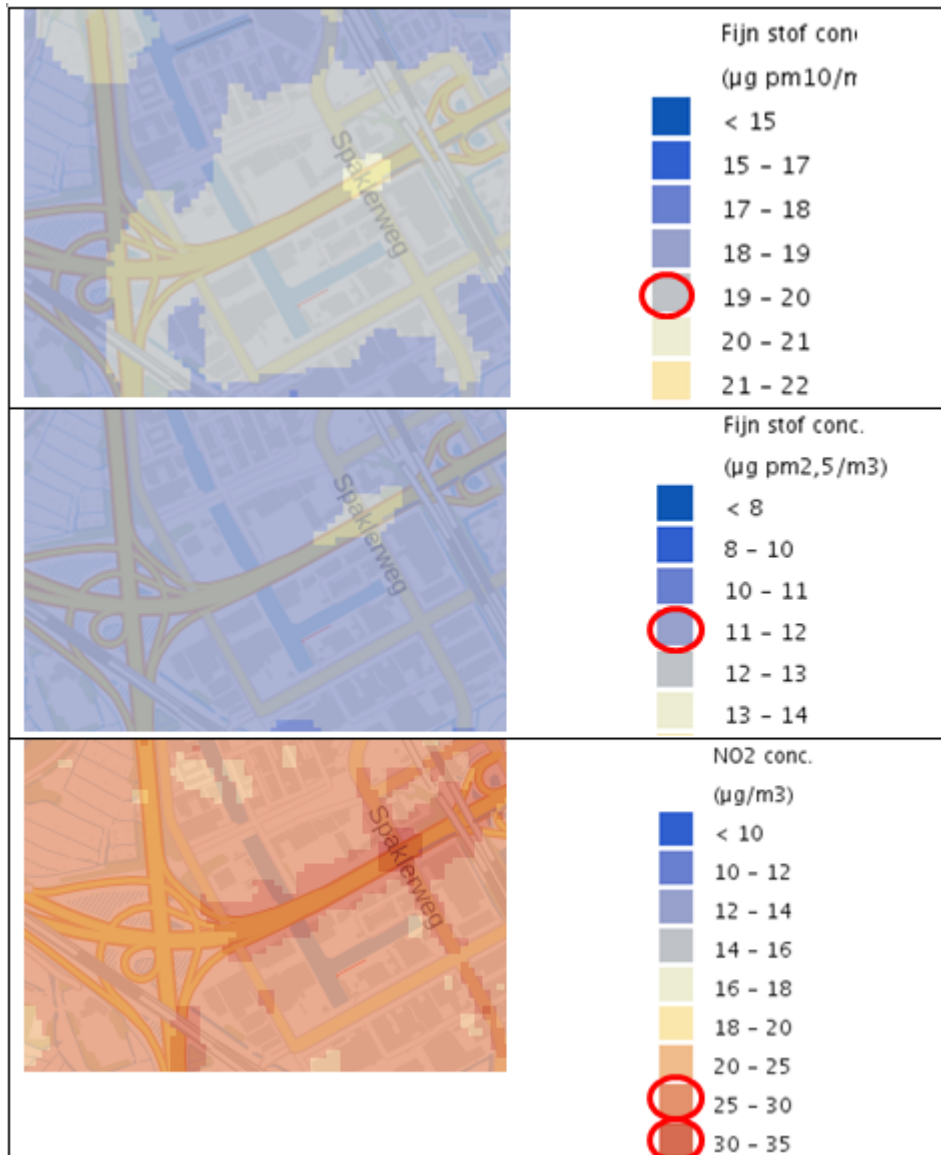
*Besluit niet in betekenende mate*

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (= 1,2 µg/m<sup>3</sup>);
- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> bij één ontsluitingsweg en 200.000 m<sup>2</sup> bij twee ontsluitingswegen.

**Onderzoek en conclusie**

De bestaande luchtkwaliteit in het plangebied is als volgt:



Kaarten luchtkwaliteit (bron Atlas voor de leefomgeving, [www.atlasleefomgeving.nl](http://www.atlasleefomgeving.nl).)

De rode cirkels in de legenda geven de concentratie in het plangebied aan. De grenswaarden worden niet overschreden. Aangezien in het geldende bestemmingsplan persoonsgebonden overgangsrecht is opgenomen, is ook geen sprake van toename van nieuwe woonboten in het plangebied, waardoor geen sprake is van gevolgen voor de luchtkwaliteit. De conclusie is dan ook dat dit plangebied, niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

#### Tijdelijke ligplaatsen/Wijzigingsbevoegdheid

In het plan is een tijdelijke bestemming en een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hierdoor worden de bestaande woonboten binnen de planperiode van dit bestemmingsplan binnen het plangebied of naar elders buiten het plangebied verplaatst. Het aantal woonboten neemt hierdoor niet toe, maar af. Voor de nieuwe locatie binnen het plangebied is onderzoek uitgevoerd naar luchtkwaliteit, geur en stof, zie Bijlage 7. Uit de beoordeling in dit onderzoek naar de omliggende bedrijven blijkt dat de beoogde locatie van de te verplaatsen woonboten zich bevindt binnen de richtafstand voor stof van Betoncentrale Mebin B.V. aan de Van der Madeweg 36. Het is mogelijk dat de activiteiten bij Mebin B.V. stofoverlast veroorzaken bij de beoogde woonboten. Er zijn voorschriften opgenomen om stofoverlast te beperken. Daardoor kan stofhinder voldoende voorkomen worden. Daarom is de kans op stofhinder niet

waarschijnlijk en is een goed woon-en leefklimaat in relatie tot stofhinder gewaarborgd. Bovendien zijn er geen klachten bekend.

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

De aanwezige woonboten en de beoogde locatie voor de te verplaatsen woonboten zijn bestemd binnen de grenzen van de Werkstad, daartoe hoeft de luchtkwaliteit niet getoetst te worden voor deze woonboten. Indien er wel getoetst wordt, vormt dit geen belemmering.

### **Conclusie**

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

## **4.9 Ecologie**

### **Toetsingskader**

#### *Wet natuurbescherming*

Met de Wet Natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen. Een ruimtelijke ontwikkeling is alleen mogelijk als duidelijk is dat de nesten, hollen of andere verblijfsplaatsen niet worden vernield of beschadigd. Verstoring is in sommige gevallen wel toegestaan, mits er geen negatief effect is op populatieniveau. Beschermde planten mogen niet worden verwijderd van hun groeiplaats. Ook mogen door een ruimtelijke ontwikkeling geen significante negatieve effecten plaatsvinden op beschermde gebieden.

### **Onderzoek**

Aangezien in het geldende bestemmingsplan persoonsgebonden overgangsrecht is opgenomen, is ook geen sprake van toename van nieuwe woonboten in het plangebied, waardoor geen sprake is van extra verstoring. Wel wordt verplaatsing mogelijk gemaakt van woonboten gelegen ten zuiden van de A10, naar de Pieter Braaijweg. Het gaat uitsluitend om het aanleggen van woonboten aan een bestaande kade. Er vindt geen verstoring van flora- en fauna plaats.

### **Conclusie**

Het plan veroorzaakt geen nieuwe verstoring op flora en fauna.

## **4.10 Stikstofdepositie**

Op 29 mei jl. heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de juridische houdbaarheid van het Programma Aanpak Stikstof (ECLI:NL:RVS:2019:1603). Dit heeft gevolgen voor veel ruimtelijke ontwikkelingen. In dit bestemmingsplan gaat het om een regeling voor reeds bestaande woonboten. De woonboten liggen er grotendeels al van voor de aanwijzing van de Natura 2000-gebieden en het aantal woonboten in het plangebied neemt door dit bestemmingsplan niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Er is daardoor ook geen toename van stikstofuitstoot te verwachten in het plangebied. Omdat de aanlegfase inmiddels vrijgesteld is en niet meer onderzocht hoeft te worden is ten behoeve van dit bestemmingsplan geen onderzoek naar de stikstofdepositie nodig.

## 4.11 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig die een planologische bescherming nodig hebben.

## 4.12 Externe veiligheid

### Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

### *Risicovolle inrichtingen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van  $10^{-6}$  per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Met het inwerking treden van het BEVT vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van  $10^{-5}$  per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de  $10^{-6}$  waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR  $10^{-6}$  contour)

opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

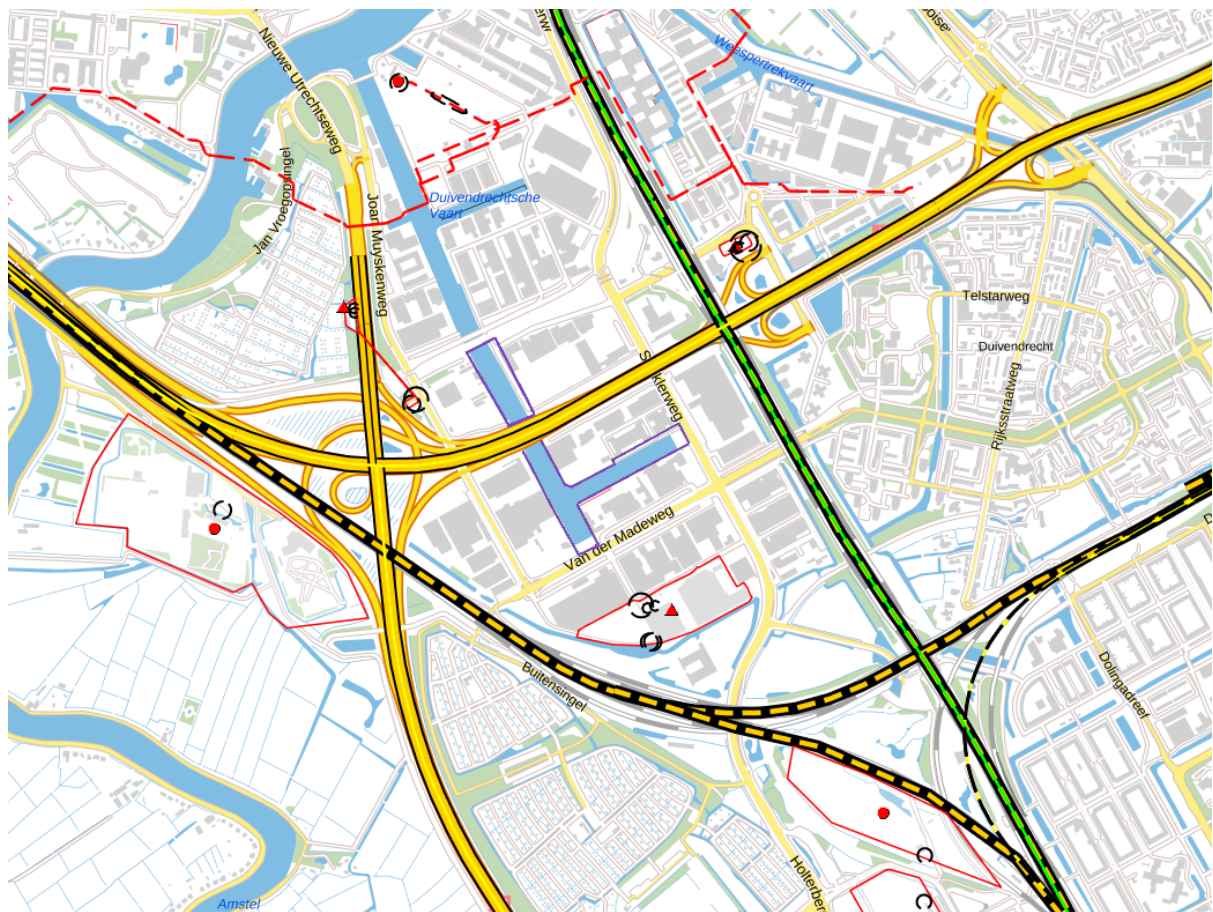
Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

### *Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

### **Onderzoek**

Op onderstaande afbeelding is de digitale Risicokaart voor het plangebied en omgeving opgenomen.



**Legenda**  
[www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)

*Uitsnede risicokaart plangebied (groen omljnd), bron:*



Er is onderzoek gedaan naar externe veiligheid in de nabijheid van de woonboten aan de Duivendrechtsevaart. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 8.

### Samenvatting onderzoek en conclusie

De woonboten liggen niet binnen de plaatsgebonden risicocontour van LPG-tankstations in de omgeving.

De A10 en de spoorweg hebben geen PR-contour die belemmerend is. Geconcludeerd kan worden dat er geen strijd is met de grens- dan wel richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

De woonboten liggen gedeeltelijk binnen het plasbrandaandachtsgebied van de A10. Er is een plasbrandaandachtsgebied vastgesteld van 30 meter gemeten uit de buitenste kantstreep van de weg. Binnen dit gebied ligt aan zowel de noord- als zuidzijde van de A10 één woonboot. Volgens het Bouwbesluit dient voor nieuwe gebouwen en bouwwerken een maatregelenpakket genomen te worden. Voor bestaande objecten, waar hier sprake van is, geldt dit niet, maar geldt het rechtens verkregen niveau. Ook voor verbouw van bestaande objecten geldt het rechtens verkregen niveau. Indien er binnen het plasbrandaandachtsgebied nieuwe gebouwen of bouwwerken (bijvoorbeeld een nieuwe woonboot) geplaatst wordt, dient er wel een maatregelenpakket genomen te worden. Door dit bestemmingsplan zullen de woonboten direct ten noorden en zuiden van de A10 verdwijnen. Het ten zuiden gelegen woonboot zal op termijn verplaatst worden, zodat daardoor een veiligere situatie ontstaat. Er zullen dan verder geen boten meer binnen het plasbrandaandachtsgebied liggen.

Het groepsrisico neemt als gevolg van dit bestemmingsplan toe, maar zal op basis van de vuistregels uit de Handleiding risicoanalyse transport onder 10% van de oriëntatiewaarde blijven ( $0,1 \cdot OW$ ). In hoofdstuk 6 van Bijlage 8 is een verantwoording van het groepsrisico opgenomen. daarin wordt verwezen naar het advies van de veiligheidsregio. Dat advies is opgenomen in Bijlage 9. In het plan is een mogelijkheid opgenomen voor verplaatsing van de woonboten die liggen op het gezoneerde industrieterrein, binnen het plangebied ten zuiden van de A10. Het aantal woonboten neemt niet toe. Bovenstaande conclusies en het uitgevoerde onderzoek zijn eveneens van toepassing op de locatie waarnaar de woonboten verplaatst worden, zie ook Bijlage 8.

Het aspect externe veiligheid vormt verder geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

### 4.13 Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Het plangebied ligt binnen een horizontaal hoogtebeperkend vlak op 100 tot 140 meter + NAP. De toegestane bouwhoogtes in het bestemmingsplan blijven hier ruimschoots onder.

Het zuidelijke deel van het plangebied ligt binnen de zone waar op grond van het Luchthavenindelingbesluit een afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid geldt. Aangezien in het geldende bestemmingsplan persoonsgebonden overgangsrecht is opgenomen, is geen sprake van nieuwe gevoelige functies in het plangebied. De woonboten in dit zuidelijke deel van het plangebied, ten zuiden van de A10, vallen onder de voorlopige bestemming en zullen dus worden verplaatst. De nieuwe locatie valt buiten deze zone zodat er uiteindelijk minder woonboten in de LIB 5 zone zullen komen te liggen dan in de huidige situatie

### 4.14 Vormvrije mer-beoordeling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van de omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

- Voor de ontwerp-bestemmingsplanfase moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen,

waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

- Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen. Het bevoegd gezag dient binnen zes weken na indienen een m.e.r.-beoordelingsbesluit af te geven. Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing hoeft echter niet gepubliceerd te worden.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2).

Aangezien in het geldende bestemmingsplan persoonsgebonden overgangsrecht is opgenomen, is ook geen sprake van toename van nieuwe woonboten in het plangebied. Er is daarom geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject of een wijziging daarvan als bedoeld in het besluit mer. Gelet op de aard van het project en de plaats van het project is geoordeeld dat er geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten, zoals deze in de voorgaande paragrafen zijn opgenomen. Voor dit planvoornemen is dan ook geen m.e.r.-procedure noodzakelijk op grond van het Besluit m.e.r.



## **Hoofdstuk 5 Juridische planopzet**

### **5.1 Algemeen**

Het bestemmingsplan 'Duivendrechtsevaart' bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting bevat een motivatie en verantwoording van de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt. Daarnaast zijn in de toelichting onder andere het vigerende beleid en diverse milieuaspecten beschreven.

Het plan sluit aan bij de vormvereisten van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

### **5.2 De bestemmingen**

Het bestemmingsplan bevat vier bestemmingen en één dubbelbestemming. Hieronder volgt een toelichting op deze bestemmingen.

#### **Bestemming 'Groen'**

In het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied zijn de groene kades voorzien van de bestemming 'Groen'. Naast groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen zijn hier ook wegen, fiets- en voetpaden toegestaan.

#### **Bestemming 'Verkeer'**

De overige kades in het plangebied zijn bestemd als 'Verkeer'. Binnen de bestemming ligt openbaar gebied en het verkeersareaal met wegen, voet- en fietspaden, kunstwerken en parkeervoorzieningen. Op deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 10 meter.

#### **Bestemming 'Water'**

Het grootste deel van het plangebied is voorzien van de bestemming 'Water'. De gronden zijn bestemd voor water, waterstaatkundige werken, infrastructurele voorzieningen en uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'woonschepenligplaats' is wonen in een woonboot toegestaan.

Een woonboot is gedefinieerd als 'een drijvend bouwwerk, dat bedoeld is om ter plaatse als woning te functioneren'.

In de regels is opgenomen dat ter plaatse een maximaal aantal van woonboten geldt, zoals aangegeven op de verbeelding. In totaal zijn maximaal 22 woonboten toegestaan binnen het plangebied (inclusief de voorlopige bestemming water). Ook zijn specifieke bouwregels opgenomen die aansluiten bij de bestaande maatvoeringen.

Ook bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan. Voor verschillende bouwwerken zijn maximale hoogtes opgenomen. Afhouders, meerpalen, loopplanken, een plankier, steiger, bijboot en terrasboot zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduidingen 'woonschepenligplaats'.

#### **Bestemming 'Water - Voorlopig'**

Binnen het bestemmingsplangebied zijn zes locaties bestemd voor 'Water - Voorlopig'. Het gaat hierbij om de ligplaatsen van de woonboten die binnen 5 jaar verplaatst worden naar andere locaties. Artikel

3.2 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat in een bestemmingsplan voorlopige bestemmingen kunnen worden opgenomen met voorlopige regels. De daarbij te stellen termijn bedraagt volgens dit artikel 5 jaar. Met andere woorden, de voorlopige bestemming geldt voor 5 jaar, de definitieve bestemming is dan 'Water'. Na verloop van de 5 jaar vallen de woonboten die zich legaal op grond van het persoonsgebonden overgangsrecht van het vorige bestemmingsplan in het plangebied bevinden automatisch onder het algemene overgangsrecht van dit bestemmingsplan.

**Bestemming 'Waterstaat- Waterkering'**

Deze dubbelbestemming is gelegd op de secundaire waterkering en bijbehorende beschermingszone van totaal 20 meter breed. De bestemmingsplanregels omvatten terzake geen nadere regelgeving, dit is voldoende geregeld in de specifieke wetgeving.

## **Hoofdstuk 6     Uitvoerbaarheid**

### **6.1     Economische uitvoerbaarheid**

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Doel van de grondexploitatie-regeling is het inzichtelijk maken van de financiële haalbaarheid en het bieden van meerdere mogelijkheden voor het kostenverhaal waardoor er meer sturingsmogelijkheden zijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden.

Een deel van de woonboten mag blijven liggen. Het betreft bestaande woonboten. Hiervoor worden geen extra kosten gemaakt. Een ander deel moet worden verplaatst, zoals is aangegeven in ondermeer hoofdstuk 2. Deze woonboten hebben de bestemming Water - voorlopig gekregen. Deze woonboten wordt een nieuwe locatie aangeboden aan de Pieter Braaijweg en op een nog nader te bepalen locatie.

Gesprekken met gemeente Amsterdam over een anterieure overeenkomst zijn gaande. Deze zal definitief zijn ten tijde van de vaststelling. In de anterieure overeenkomst zullen bedragen worden opgenomen voor de verplaatsing van de woonboten en de hierdoor ontstane kosten.

#### Planschade

Bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn de risico's op planschade voorafgaand ingeschat. Als een belanghebbende door het nieuwe bestemmingsplan schade lijdt of zal lijden, kan hij bij de gemeente 'planschade' claimen. Voor planschade ten gevolge van dit plan is een reservering gemaakt binnen de gemeentelijke begroting.

#### Conclusie

Vanwege de reservering in de gemeentelijke begroting en de opbrengsten van de Werkstad is dit bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

### **6.2     Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

#### **Overleg en ter inzage legging**

Ter voorbereiding van dit bestemmingsplan zijn de bewoners van de woonboten regelmatig geïnformeerd over de mogelijke opzet van het bestemmingsplan voor de woonboten en de kade. Zij waren hierbij in de gelegenheid gesteld om hun reactie te kunnen geven. Verder is overleg gevoerd met de omliggende bedrijven, de gemeente Amsterdam en Waternet. Tevens is op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) overleg gepleegd met diverse instanties. De verkregen input is in het ontwerp bestemmingsplan verwerkt.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft voor 6 weken ter inzage gelegen. De reacties zijn in een aparte nota van beantwoording zienswijzen behandeld.

