



Bestemmingsplan Water Om Zeeburgereiland

Zeeburgereiland

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1805BPGST-VG01

Datum print 7 Februari 2019

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	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Gemeentelijk beleid	24
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	33
4.1	Luchtkwaliteit	33
4.2	Geluidhinder	34
4.3	Bodemkwaliteit	36
4.4	Externe veiligheid	36
4.5	Nautische veiligheid	41
4.6	Milieuzonering bedrijven	46
4.7	Milieueffectrapportage	46
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	47
5.1	Water	47
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	53
5.3	Natuur	59
5.4	Mobiliteit en parkeren	62
5.5	Duurzaamheid	65
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	69
6.1	Algemeen	69
6.2	Artikelgewijze toelichting	69
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	73
7.1	Inleiding	73
7.2	Plangebied	73
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75
8.1	Inspraak	75
8.2	Vooroverleg	75
8.3	Zienswijzen	79

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het overgrote deel van de gronden (waaronder het water) die van dit bestemmingsplan deel uitmaken, geldt geen bestemmingsplan. Voorheen was het Algemeen Uitbreidingsplan (1939) van toepassing op dit plangebied. Een dergelijk uitbreidingsplan behield zijn rechtsgevolg tot vijf jaar na inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit betekent dat dit uitbreidingsplan zijn rechtsgevolg per 1 juli 2013 heeft verloren.

Tot voor kort was er geen urgentie om voor dit gebied een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De reden waarom dat nu wel wordt gedaan, ligt met name in de wijziging van het Bouwbesluit per 1 januari 2018. Deze wijziging heeft de technische eisen voor drijvende bouwwerken versoepeld. Voor 1 januari 2018 konden drijvende bouwwerken, met name woonboten, niet voldoen aan de technische eisen van het Bouwbesluit en konden ongewenste ontwikkelingen worden tegengegaan via het weigeren van een omgevingsvergunning of door handhavend optreden. Door versoepeling van de technische eisen kunnen ongewenste ontwikkelingen, zoals het aanmeren van een woonboot, lang niet altijd meer worden tegengehouden.

Om het beleid planologisch-juridisch vast te leggen en daarmee op een zo goed mogelijk wijze met (on)gewenste ontwikkelingen om te gaan, is dit bestemmingsplan opgesteld en is hieraan voorafgaande op 20 december 2017 een voorbereidingsbesluit genomen.

1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan worden de volgende doelen nagestreefd:

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.

Met dit bestemmingsplan wordt duidelijkheid en rechtszekerheid geboden aan de gebruikers in het plangebied. Het geeft aan op welke gronden (en water) welke functies toegestaan zijn en of en onder welke condities bouwwerken zijn toegestaan.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het water dat in dit bestemmingsplan is opgenomen betreft delen van het water gelegen ten westen, zuiden en noordoosten van Zeeburgereiland. Het plangebied ligt in het oostelijk deel van Amsterdam en in het westelijk deel van het IJmeer.

Het plan is begrensd tot het gebied waarvoor nog geen bestemmingsplan geldt of waarvoor geen bestemmingsplan in voorbereiding is. Het plangebied bestaat grofweg uit drie gebieden die als volgt (globaal) begrensd worden:

Water ten westen van het Zeeburgereiland

Het deel van het water ten westen van het Zeeburgereiland ligt in de mond van het Amsterdam-Rijnkanaal. De plangrens loopt door tot waar die aansluit op die van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Baaibuurt West. Aan de noordzijde loopt de plangrens tot net onder de Piet Heintunnel en sluit hier aan op het bestemmingsplan Sluisbuurt. Aan de zuidzijde ligt de plangrens net

voorbij de Amsterdamsebrug (Zuiderzeeweg). In dit deel ligt een bunkerstation voor de bevoorrading van schepen.

Water ten zuiden van het Zeeburgereiland

Het water ten zuiden van het Zeeburgereiland vormt het grootste deel van het plangebied. Het betreft een deel van de Zeeburgerbaai. De plangrens sluit aan op de plangrenzen van het bestemmingsplannen Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland en het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Jachthaven Zeeburgereiland. Het plangebied loopt hier van het Amsterdam-Rijnkanaal naar de Amsterdamsebrug en eindigt net voorbij de A10.

Water ten noordoosten van het Zeeburgereiland

De A10 ligt in dit deel van het plangebied met een strook water, met name gelegen ten oosten van de A10.



Luchtfoto Zeeburgereiland en omgeving (bron: maps.google.nl)



Weergave plangebied

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Voor het overgrote deel van het plangebied geldt op dit moment geen bestemmingsplan. Om over een planologisch-juridisch kader te beschikken, wordt dit bestemmingsplan opgesteld. Alleen voor de Zuider IJdijk aan de westzijde van het plangebied geldt het bestemmingsplan "Zeeburgereiland - RI Oost". Dit bestemmingsplan is al meer dan tien jaar oud. Om die reden is de Zuider IJdijk tot de grens met het bestemmingsplan Baaibuurt-West in dit bestemmingsplan meegenomen.

1.5 Leeswijzer

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

Deze toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de historie en de huidige feitelijke situatie van het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en de gemeente zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie, duurzaamheid en ecologie). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats. Een toelichting op de juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedure.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de historische ontwikkeling van het plangebied en wordt de huidige feitelijke situatie beschreven.

2.1 Historie

Om de Amsterdamse haven goed bereikbaar te houden voor moderne zeegaande schepen werd tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal aangelegd. Het waterpeil van het IJ werd voortaan beheerst met de nieuwe sluizen bij IJmuiden en de Oranjesluizen aan de noordzijde van het plangebied. Hiermee ontstond de onderverdeling in het Binnen- en het Buiten-IJ.

Met de voltooiing van het Merwedekanaal in 1892, vanaf 1952 onderdeel van het Amsterdam-Rijnkanaal, verbeterde ook de scheepvaartverbinding met de grote rivieren en het Duitse achterland. Bij de aanleg van het kanaal waren de pas aangelegde dijk tussen Binnen- en Buiten-IJ vervangen door de meer oostwaarts gelegen Zuider IJ-dijk.

De oorspronkelijke oostelijke vaarroute bleef intussen in gebruik door verkeer van en naar het Zuiderzeegebied en was nog altijd onderhevig aan de problemen die de getijdenwerking met zich mee bracht. Om het dichtslibben van de vaarweg tegen te gaan werd in 1893 haaks op de Zuider IJdijk een vier kilometer lange strekdam gebouwd, de Zeebreker. Het driehoekige watervlak dat zo ontstond deed tot het begin van de 20ste eeuw dienst als depot voor bagger uit het oostelijk havengebied en de stadsgrachten.

Het baggerdepot tussen de Zuider IJdijk en de Zeebreker groeide snel uit tot een driehoekig eiland, het IJ-eiland. Het nieuwe eiland kreeg vanwege de strategische ligging al snel een militaire functie. Aan de zuidwestzijde werden vanaf 1907 schietbanen, barakken en een exercitieterrein ingericht. Langs de Zuider IJdijk verschenen ook een wachterswoning, een schuilloods voor de manschappen, een toiletgebouw en een opslagplaats voor schietschijven. In 1916 werd ter plaatse van de tegenwoordige Sportheldenbuurt, buiten het plangebied, het Marine Vliegkamp Schellingwoude aangelegd. Tijdens de Duitse bezetting in 1940-1945 bouwde de Luftwaffe Fliegerhorst Schellingwoude om tot de grootste vliegbasis voor watermiegstuigen van Nederland. Verspreid over het eiland verzezen tientallen Duitse werken, variërend van zware bunkers tot luchtafweergeschut.

Na de oorlog verloor het IJ-eiland geleidelijk haar militaire karakter en in 1968 werden de laatste militaire complexen opgeheven. Het merendeel van de gebouwen werd gesloopt om plaats te maken voor nieuwe gebruikers. De voltooiing van de Zuiderzeeweg, de Amsterdamse brug en de Schellingwouderbrug in de jaren 1956-1957 maakten het gebied beter toegankelijk voor verkeer vanuit de stad, waarna zich allerlei grote en kleine bedrijven in het gebied vestigden. In de jaren 90 werd de Ringweg A10 en de Piet Heintunnel aan het wegennetwerk toegevoegd.

De afgelopen jaren is het grootste deel van het eiland, dat tegenwoordig bekend staat als het Zeeburgereiland, bouwrijp gemaakt met het oog op de herontwikkeling tot woongebied. Uitzondering hierop zijn de terreinen ten zuiden van de IJburglaan, waar de Baaibuurten zijn voorzien, en de strook buiten de Zuidelijke IJdijk. Hier herinneren nog enkele gebouwen aan de (militaire) geschiedenis van het eiland.

Het water om Zeeburgereiland is 'meeontwikkeld'. Dit houdt met name verband met de functie van het plangebied voor verkeers- en vervoersdoeleinden.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het huidige karakter van het plangebied wordt mede bepaald door het Zeeburgereiland, door de specifieke ligging bij de stad en het water. De nabijheid van de binnenstad, schakel naar de nieuwe woonwijk IJburg, aan het scharnierpunt van de waterwegen IJ en Amsterdam Rijnkanaal, de rust en ruimte van het IJmeer en Waterland en de ligging aan de Ring A10 vormen de belangrijkste karakteristieken.

Aan de westzijde van het plangebied is de Zuider IJdijk bepalend voor de vorm en de herkenbaarheid van Zeeburgereiland. De dijk heeft een cultuurhistorische waarde in het ontstaan van het eiland. Kenmerkend zijn hier ook de grotendeels groene oevers. In dit deel ligt een bunkerstation voor de bevoorrading van schepen.

Kenmerkend zijn verder de twaalf woonboten die ten zuiden van de sifon aan de zuidzijde van de Kom liggen en de Amsterdamsebrug. Aan de oostzijde zijn afmeerpalen voor schepen aanwezig die gevaarlijke stoffen vervoeren. Zij leggen hier in de nacht aan om daarna hun reis te vervolgen.

Onderzocht wordt of het haalbaar is om een HOV Oostverbinding (voor bussen of trams door middel van een brug of tunnel) te realiseren tussen het Zeeburgereiland en de Indische Buurt. De constructie van de Amsterdamsebrug is niet sterk genoeg voor een tram en er is geen ruimte voor een vrije busbaan. Dit onderzoek bevindt zich nog in een oriënterend stadium, zodat nog niet duidelijk is of deze verbinding er gaat komen en als deze er gaat komen hoe deze dan wordt vormgegeven. Als besloten wordt een dergelijke verbinding aan te leggen, wordt hiervoor een afzonderlijke planvormingstraject gevolgd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

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

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

Conclusie

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

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

Rijksvaarwegen

Het plangebied ligt voor een deel in het Buiten-IJ en voor een deel in de mond van het Amsterdam-Rijnkanaal. Hiermee behoort het tot het rijksvaarwegenstelsel (artikel 2.1.1 Barro jo. artikel 3.1 en bijlage II Waterbesluit). Om te waarborgen dat het rijksvaarwegenstelsel goed blijft functioneren, dient er een vrijwaringszone in acht genomen te worden (artikel 2.1.2 Barro). Langs genoemde waterwegen ligt een vrijwaringszone. Delen van het plangebied zijn dan ook gelegen binnen deze zone.

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 .
2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg, bedraagt: 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI.

Uit de database 'Vaarwegkenmerken in Nederland' (ViN) blijkt dat voor het Amsterdam-Rijn Kanaal (ARK) CEMT-klasse VIb geldt. Voor het NZK, Afgesloten-IJ en Buiten-IJ geldt tot kilometrering 26.5 CEMT-klasse VIb.

Voor beide vaarwegen (ARK en IJ) geldt dan ook een vrijwaringszone van 25 meter. Dit houdt in dat indien voor de gronden binnen een vrijwaringszone een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld, daarbij rekening dient te worden gehouden met het voorkomen van (nieuwe) belemmeringen voor de veiligheid van de scheepvaart.

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt (op basis van artikel 2.1.3 van het Barro) rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

De vrijwaringszone is met een gebiedsaanduiding op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan opgenomen. In de regels is een beschermende regeling opgenomen voor de belangen van de vaarweg. In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op de vlotte en veilige doorvaart, de zichtlijnen en het radarsysteem.

Hoofdwegen

In artikel 2.7 Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling hoofdwegen of delen daarvan worden aangewezen waarvoor een bij die regeling vast te stellen reserveringsgebied geldt aan een of beide zijden van de hoofdweg ten behoeve van een mogelijke uitbreiding daarvan. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een reserveringsgebied bevat geen wijzigingen ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat reserveringsgebied geldende bestemmingsplan, die de volgende activiteiten of bestemmingen mogelijk maken:

bestemmingsplan_Water om Zeeburgereiland (vastgesteld)

- het bouwen van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is vereist, uitgezonderd een tijdelijk bouwwerk als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder a, van die wet of een bijbehorend bouwwerk als bedoeld in bijlage II, artikel 1, eerste lid, bij het Besluit omgevingsrecht;
- stortplaats voor afvalstoffen;
- bergingsgebied als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet.



Bron: Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

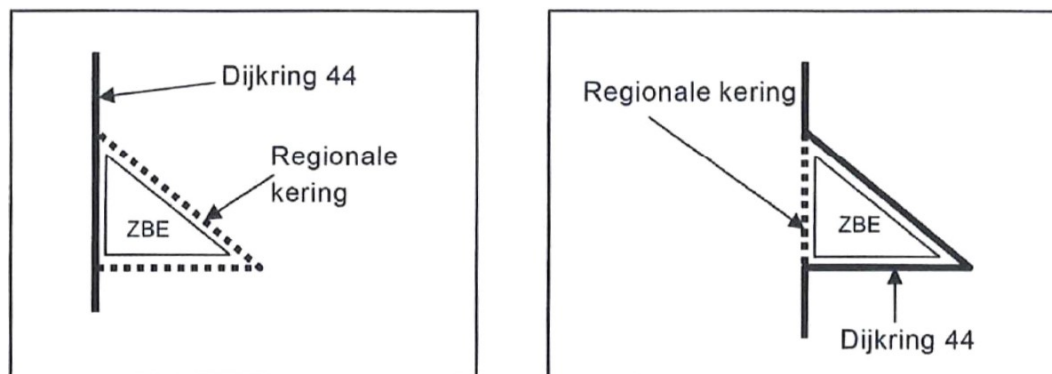
Uit bovenstaande afbeelding is af te lezen dat er een reserveringsgebied van 34 meter in acht genomen dient te worden voor de toekomstige verbreding van de Rijksweg A10. De A10 en delen van het reserveringsgebied liggen binnen het plangebied. Vanwege het consoliderende karakter van het bestemmingsplan bevat het plan binnen het reserveringsgebied geen wijzigingen ten opzichte van het moment van aanwijzing van de gebieden. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op belang van de A10 als veilige en goede verkeersverbinding.

Natuurnetwerk Nederland

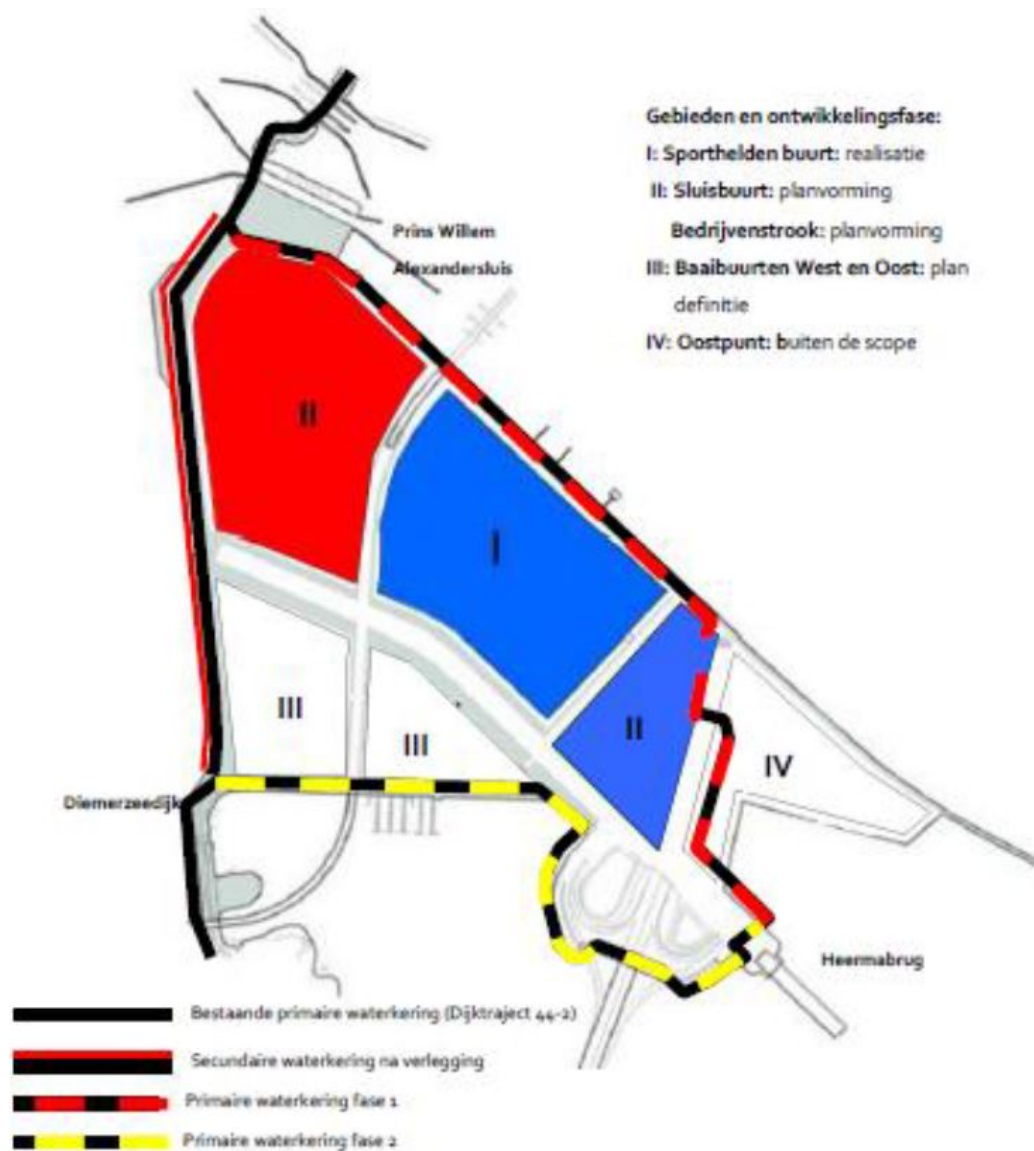
Het Barro bevat regels ter bescherming van de ambitie met betrekking tot de realisatie en het beheer van het Natuurnetwerk Nederland (NNN): een robuust, landelijk netwerk van natuur. Bij provinciale verordening worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden aangewezen en worden in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden regels gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Zie hierover verder paragraaf 3.2.2.

Primaire waterkeringen

Het Barro bevat in titel 2.11 regels ter bescherming van primaire waterkeringen. De huidige waterkeringen bij Zeeburgereiland worden verlegd. Dit is een grote ontwikkeling, die deels al heeft plaatsgevonden en in 2022 is afgerond. Dijkkring 44 wordt zodanig uitgebreid dat het Zeeburgereiland erbinnen gaat vallen (zie figuur hieronder). Hiertoe wordt aan de noord- en zuidzijde van het Zeeburgereiland een primaire waterkering aangelegd. Dit heeft als consequentie dat de huidige waterkering aan de westzijde, langs het Amsterdam-Rijnkanaal, kan worden afgewaardeerd van primair naar secundair.



Afbeelding: Schematische weergave verlegging van primaire waterkeringdijkkring 44 Zeeburgereiland (links huidige situatie, rechts: toekomstige situatie)



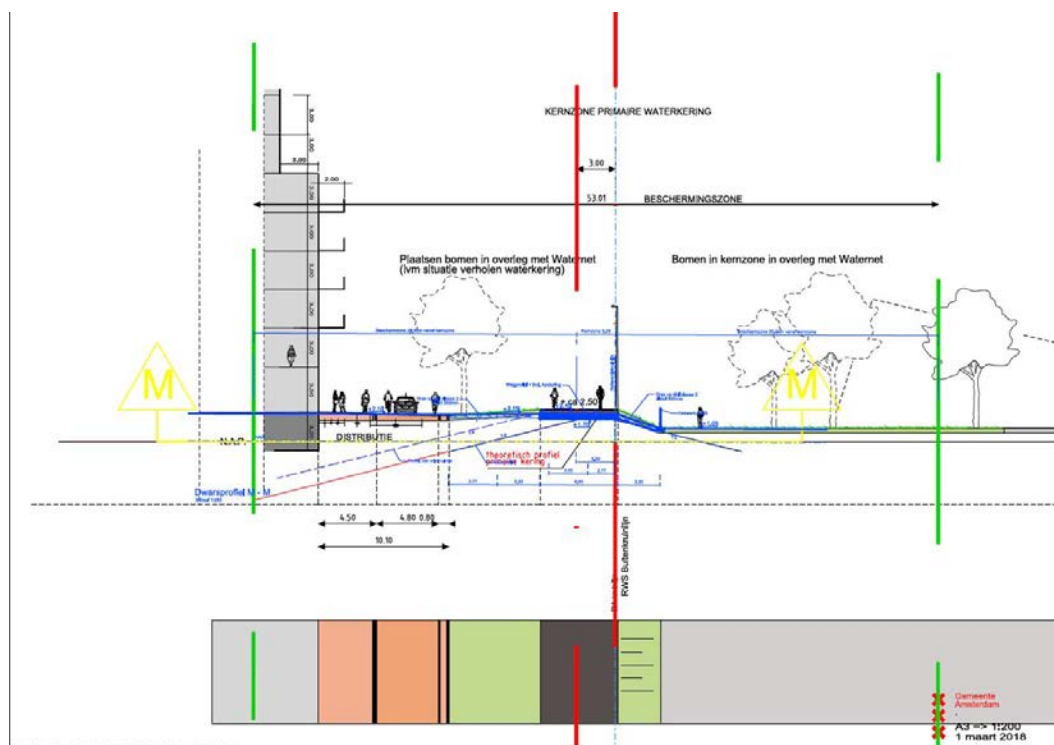
Overzicht primaire en secundaire keringen Zeeburgereiland met fasering

Door het binnendijks brengen van Zeeburgereiland verandert de status van de waterkering aan de westzijde van Zeeburgereiland. Deze statusverandering leidt na afronding tot een leggerwijziging. De voor de verlegging noodzakelijke projectplanprocedure wordt binnenkort opgestart met vaststelling van het projectplan door AGV. Doel is om de dijkversterking en de formele verlegging uiterlijk eind 2021 af te ronden. Het deel van de waterkering aan de noordostrand is reeds opgewaardeerd tot primaire waterkering. Door de dijkverlegging verandert de status van primair naar regionaal (westrand) en van zomerkade naar primaire waterkering (noordrand).

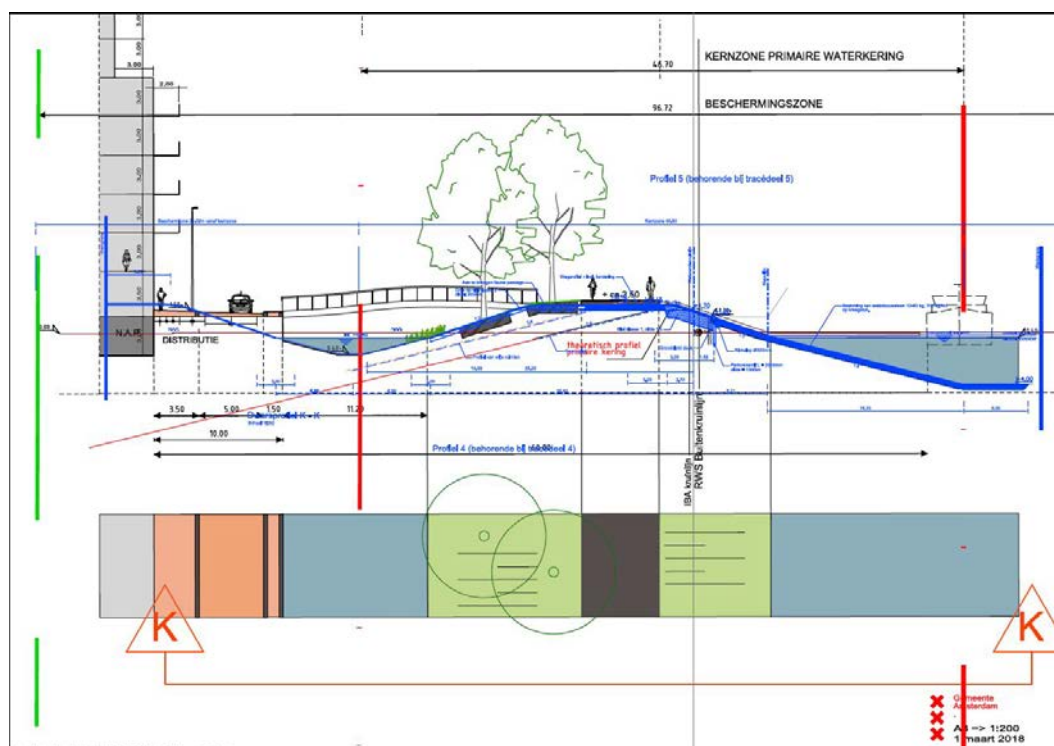
Voor de ontwikkelingen in de Sluisbuurt leidt het toetsen van de (toekomstige) ontwikkeling aan de bestaande normen nabij de toekomstige regionale waterkering tot onnodige belemmeringen. Om die reden is in het ontwikkelbestemmingsplan Sluisbuurt, vooruitlopend op de toekomstige statuswijziging van de waterkering, uitgegaan van kleinere zoneringen dan de huidige leggers. Het Dagelijks Bestuur van AGV heeft hiertoe besloten op 26 september 2017. Dit besluit biedt duidelijkheid aan de gemeente over de ontwikkelruimte. Voor AGV vermindert het vergunningverlening en toezicht op ontwikkelingen die de veiligheid of beheer en onderhoud van de waterkeringen op geen enkele wijze belemmeren.

In overleg met AGV is een notitie opgesteld (Bepaling waterkeringszones secundaire en primaire waterkering, september 2017, gemeente Amsterdam; opgenomen als bijlage 1 bij deze toelichting). Doel van deze notitie is om op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht het toekomstig profiel van de afgewaardeerde waterkering te definiëren en op grondmechanisch stabiliteit te toetsen. De definitie van het profiel van de secundaire waterkering is nodig om de breedte van de waterkeringszones te kunnen bepalen en het ruimtebeslag van de secundaire waterkering in kaart te kunnen brengen, en om de breedte van de waterkeringszones aan de noordoost zijde van het eiland af te stemmen op de geplande ontwikkeling van de Sluisbuurt. De conclusie in de notitie luidt dat het profiel voor de toekomstige primaire en de secundaire waterkering geen conflict oplevert met de geplande woningbouw in de Sluisbuurt.

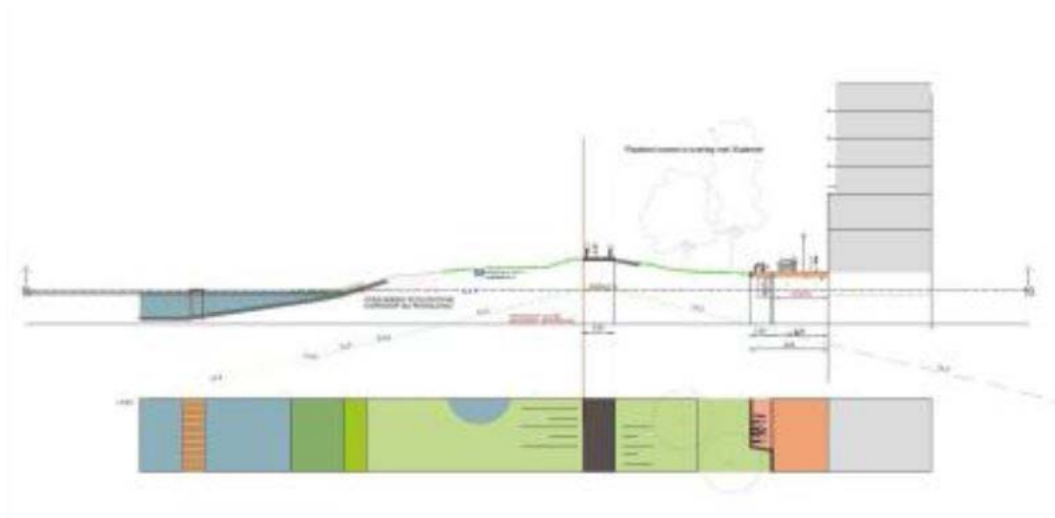
Voor dit consoliderende bestemmingsplan is aangesloten bij de regeling die hiervoor in het bestemmingsplan Sluisbuurt is opgenomen. Dit houdt in dat de beschermingszone van de primaire en secundaire waterkering, conform de gemaakte afspraken, op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen is met een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'.



Doorsnede profiel primaire kering noordzijde



Doorsnede primaire kering noordzijde



Doorsnede secundaire kering westzijde

IJsselmeergebied

Verder ligt het plangebied in het IJsselmeergebied. Omdat dit bestemmingsplan geen nieuwe bebouwing en landaanwinning mogelijk maakt, maar de bestaande, legale situatie voortzet, vormt artikel 2.12.2 Barro geen belemmering.

Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde

Het Barro bevat regels ter bescherming van de kernkwaliteiten van erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (titel 2.13). De Stelling van Amsterdam is relevant voor dit plangebied. Bij provinciale verordening is de begrenzing van dit erfgoed nader bepaald en worden in het belang van de instandhouding en versterking van de kernkwaliteiten regels gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Zie verder onder provinciaal beleid (paragraaf 3.2.2).

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Als er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de behoefte hieraan beschreven te worden (artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening). Bij dit bestemmingsplan worden geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het betreft een consoliderend bestemmingsplan.

Conclusie

De ladder voor duurzame verstedelijking is niet aan de orde bij dit bestemmingsplan.

3.1.4 Wet verduidelijking voorschriften woonboten

Naar aanleiding van uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat woonboten omgevingsvergunningplichtig zijn als bouwactiviteit (o.a. ABRvS 16 april 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:1331) en woonboten en ook andere drijvende bouwwerken die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren daarmee aan de technische eisen van het Bouwbesluit moeten voldoen, is repartiewetgeving opgesteld (Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Stb. 2017, 32) en de wijziging van het Bouwbesluit voor drijvende bouwwerken). Deze wetgeving is in werking getreden op 1 januari 2018.

In het Bouwbesluit zijn nu aparte technische eisen voor drijvende bouwwerken opgenomen. Voor nieuwe woonboten gelden er minder bruikbaarheidseisen. Zo zijn er lagere plafonds en kleinere ruimtes mogelijk. Ook gelden er andere eisen voor de constructie, de brandveiligheid en het energieverbruik.

De wet voorziet in overgangsrecht voor woonboten en andere drijvende objecten die al bestaan op het moment van inwerkingtreding van de wet. Door dit overgangsrecht zijn de technische voorschriften van het Bouwbesluit 2012 niet van toepassing op deze categorie. De verleende ligplaatsvergunningen worden aangemerkt als omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Conclusie

Deze wet staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad.
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

De hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot

Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de provinciale verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert.

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer. De provincie streeft bij dijkverbeteringen robuustheid en ruimtelijke kwaliteit na, inclusief versterking van cultuurhistorische, landschappelijke, recreatieve en ecologische waarden van waterkeringen en aangrenzende zones.

Verder vindt de provincie een goede toegankelijkheid van groen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. Daarom draagt de provincie zorg voor de bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden. Iedere Noord-Hollander moet met de fiets of het openbaar vervoer in tien minuten in het groen kunnen staan. Het is belangrijk dat er een gevarieerd aanbod is aan recreatiemogelijkheden in het groen. Ook aan waterrecreatie bestaat een belangrijke en groeiende behoefte, waarvoor het Blauwe Hart (het gebied van Markermeer en IJmeer) een belangrijke locatie is. Op het Zeeburgereiland wordt langs de dijk een recreatieve fiets- en wandelroute aangelegd (het 'rondje Zeeburgereiland'). Dit sluit tevens aan bij de Agenda Groen en het daarop gebaseerde Provinciaal Meerjarenprogramma Groen 2017-2021, waarbij het aanleggen van natuur- en recreatieve verbindingen door de gehele provincie een belangrijk speerpunt is. Hetzelfde geldt voor het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018, dat een bijdrage wil leveren aan een duurzaam, gezond en veilig Noord-Holland.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

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

Voor dit bestemmingsplan zijn het Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen (artikel 19 PRV), de UNESCO-erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden (artikelen 20 tot en met 22 PRV) en regionale waterkeringen (artikel 30 PRV) van belang.

Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen

Aan de westzijde van het plangebied ligt een provinciale natuurverbinding, die in het noorden begint op de Zuider IJdijk en zich in zuidelijke richting vertakt via de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk. De natuurzone verbindt Waterland met Diemen. Ook in het noordoostelijk deel van het plangebied ligt een natuurverbinding van (de oostpunt van) Zeeburgereiland naar (de zuidzijde van) Durgerdam. De gronden waarop de natuurverbinding ligt, worden gekenmerkt door open water, kruidenrijk grasland en ruigte. Het Natuurbeheerplan van de provincie geeft inzicht in de wezenlijke waarden en kenmerken van deze verbindingzone. Naast natuurdoelen gaat het hierbij ook om recreatiedoelen. Natuurterreinen worden

immers van oudsher ook gebruikt voor recreatieve doeleinden.



Uitsnede verbeelding PRV: natuurverbindingen (dunne, lichtgroene lijnen) en NNN-grote wateren (donkerblauw)

Vanwege het consoliderende karakter van het bestemmingsplan maakt het plan geen ontwikkelingen mogelijk die afbreuk doen aan het functioneren van de natuurverbinding. Het bestemmingsplan bevat geen bestemmingen en regels die de wezenlijke kenmerken en waarden van de natuurverbinding aantasten. De grond waarop de natuurverbinding ligt, heeft de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen. Via de bouwregels en de regels voor aanlegactiviteiten is geborgd dat de ecologische structuur niet onevenredig wordt aangetast. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan artikel 19 PRV en schept het mogelijkheden voor een breder en robuuster samenhangend ecologisch netwerk.

Overigens wordt in het kader van de geplande versterking van de zuidelijke dijk van het Zeeburgereiland (dat buiten dit plangebied ligt) voorzien in een inrichting waarmee de ecologische potentie van het gebied rond de dijk wordt vergroot. De natuurverbinding valt deels samen met het 'rondje Zeeburgereiland'. Langs de hele rand worden voet- en fietspaden aangelegd. Een rondje Zeeburgereiland, exclusief de strekdam, is ongeveer 5 km lang, dat wil zeggen 20 minuten fietsen, 30 minuten hardlopen of 1 uur wandelen. Tevens wordt er in het kader van de dijkversterking een faunapassage aangelegd ter hoogte van de aansluiting op de Diemerzeedijk.

Een klein deel van het zuidelijk plangebied - de strook water ten oosten van de A10 - en het noordoostelijk deel van het plangebied liggen in de NNN grote wateren (zie de uitsnede hiervoor). Vanwege het consoliderende karakter van het bestemmingsplan maakt het plan geen ontwikkelingen mogelijk die afbreuk doen aan het functioneren van het NNN. Het bestemmingsplan bevat geen bestemmingen en regels die de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN aantasten. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan artikel 19 PRV.

In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de natuurwaarden.

UNESCO-erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden

bestemmingsplan_Water om Zeeburgereiland (vastgesteld)

Ter plaatse van de Zuider IJdijk in het westelijk deel van het plangebied ligt de Stelling van Amsterdam (UNESCO-werelderfgoed). Vanwege het consoliderende karakter van het bestemmingsplan maakt het plan geen ontwikkelingen mogelijk die afbreuk doen aan de instandhouding van de Stelling van Amsterdam. Het bestemmingsplan voorziet in het behoud van de Stelling van Amsterdam. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan de artikelen 20 tot en met 22 PRV.



Uitsnede verbeelding PRV: Stelling van Amsterdam (bruine lijn)

Regionale waterkeringen

Zoals in paragraaf 3.1.2 aangegeven, wordt de primaire waterkering aan de westzijde van Zeeburgereiland in 2022 afgewaardeerd naar een regionale waterkering (secundaire waterkering). De beschermingszone van de primaire en secundaire waterkering is, conform de gemaakte afspraken met de beheerder, op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen met een dubbelbestemming Waterkering. Hiermee wordt tevens voldaan aan artikel 30 PRV.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de PRV.

3.2.3 Watervisie

Water is enorm belangrijk voor ons land en de provincie. De belevingswaarde van het alom aanwezige water en de mogelijkheden die het biedt, het leven met en strijden tegen, dat is wat Noord-Holland uniek maakt. Vanuit dit vertrekpunt wil de provincie het water in Noord-Holland mooier, bedrijviger en veiliger maken dan het al is, op een haalbare en betaalbare manier. Het waterbeleid wordt daarom zo ingezet dat er een impuls vanuit gaat voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Dat gebeurt stapsgewijs. Dat kan, omdat de meeste waterproblemen - de lopende dijkversterkingen uitgezonderd - niet van vandaag op morgen opgelost hoeven te zijn. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk meekoppelen met andere ontwikkelingen en dan samen verschillende problemen tegelijk aanpakken.

Hiervoor is innovatie nodig, niet alleen technisch, ook procesmatig en organisatorisch. Als provincie die aan bijna alle kanten omgeven is door groot water en voor meer dan de helft onder NAP ligt, is Noord-Holland het ideale toepassingsgebied voor technische en procesinnovaties op gebied van kust- en dijkversterkingen, ruimtelijke adaptatie, zoetwatervoorziening en verbetering van de waterkwaliteit. Dat is ook af te lezen aan de innovatieve projecten die de provincie nu al kent of in voorbereiding zijn: de pilot zoetwaterberging op Texel, de zandige versterkingen aan de Noordzeekust, de oeverdijk bij de Markermeerdijken, de duurzame energieprojecten op de Afsluitdijk. Noord-Holland is daarmee een waterinnovatietuin waar innovaties daadwerkelijk tot toepassing komen. De ambitie is om dit nog verder te versterken.

De aanpak van meekoppelen volgt de provincie in het waterbeleid al langer, bijvoorbeeld door extra ruimtelijke kwaliteit toe te voegen bij dijkversterkingen of extra natuur bij waterbergingen, maar in de toekomst gaat het dus ook in omgekeerde richting, het water koppelt straks ook mee bij ruimtelijk-economische investeringen. Daarom zoekt de provincie met name de ruimtelijke transformatiegebieden op. Vergroting van de oplossingsruimte betekent ook dat met partijen wordt samengewerkt die voorheen niet of nauwelijks in beeld waren, zoals de Veiligheidsregio's en dat de provincie op nieuwe plekken aan tafel zal zitten.

Conclusie

Voor het plangebied geldt geen specifieke wateropgave. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de waterbelangen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.1.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

Visie

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

Specifiek voor dit plangebied is dat er een hernieuwd besef is van de enorme rijkdom die de grote waterpartijen in en nabij de stad vertegenwoordigen; rijkdom in de vorm van (economische) ontwikkelingsruimte, grote belevingswaarde en recreatiemogelijkheden. Het is bij uitstek het water waarmee Amsterdam zich onderscheidt van de meeste andere metropolen. Door de ontwikkelingen langs de IJoevers, IJburg, Amsterdam Noord en de relatie met Zaanstad krijgt het IJ een steeds centralere positie in de kernstad. Het IJ gaat fungeren als waterplein of waterpark, terwijl het tegelijkertijd tot de drukst bevaren binnenvaartroutes van Nederland blijft behoren.

Het Noordzeekanaal/IJ is een belangrijke hoofdverkeersroute voor de scheepvaart. Deze vorm van gebruik zal in de toekomst verder toenemen. Tegelijkertijd zal het gebied langs het IJ en IJmeer verder

worden verdicht en zal er ook vanuit andere sectoren een grotere druk op het gebied komen. Een toenemend aantal bewoners, werkers en bezoekers is op verschillende momenten in het gebied aanwezig, voor verschillende activiteiten. Het water, als onderdeel van de openbare ruimte, heeft daarin een belangrijke functie.

Uitvoering

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

Instrumentarium

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

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

- Ecologische verbindingszone Gooi – Waterland en
- Hoofdgroenstructuur in de vorm van een 'corridor'.

Ecologische verbindingszone en hoofdgroenstructuur

De grote groengebieden rond Amsterdam hebben hoge natuurwaarden. Er leven veel verschillende soorten planten en dieren. Om de biodiversiteit te bevorderen heeft het Rijk het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in het leven geroepen. Het NNN bestaat uit en wordt verder ontwikkeld tot een landelijk netwerk van grote groengebieden, onderling verbonden door groenstroken zoals wegbermen, groene taluds van spoorbanen en sloten met natuuroevers.

Door de verbindingen tussen de grote groengebieden kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden. Zij vergroten daarmee hun leefgebied en zijn beter bestand tegen negatieve milieuvloeden. Aaneengesloten groengebieden en groenstructuren zijn gevarieerder en er kunnen meer soorten planten en dieren leven.

Het plangebied ligt in de gemeentelijke hoofdgroenstructuur en het NNN (ecologische verbindingszone Gooi-Waterland). De provincie is verantwoordelijk voor het functioneren van het NNN. In paragraaf 3.2.2 is hier al op ingegaan en is aangegeven dat het plan mogelijkheden schept voor een breder en robuuster samenhangend ecologisch netwerk.

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 werden 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.



Overzichtskaat Ecologische structuur (Structuurvisie Amsterdam)

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 van en aanvulling op 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 kaartvakken;
- 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.

Zoals in paragraaf 3.2.2 aangegeven, heeft de grond met de ecologische verbindingzone de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen.

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 van het leefklimaat, de waterhuishouding, hittedemping, verbetering van de luchtkwaliteit, de biodiversiteit en de 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. Aangezien het plangebied voor een deel in de hoofdgroenstructuur ligt, is het voorgelegd aan de TAC. De TAC constateert dat het voorontwerpbestemmingsplan Water om Zeeburgereiland inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Overeenkomstig het advies van de TAC is de plangrens aangesloten op die van het bestemmingsplan Baaihuur West. De westelijke oever van het Zeeburgereiland is en blijft een belangrijke corridor met stedelijke betekenis voor de noord-zuid verbindingen. Dit bestemmingsplan

draagt bij aan bescherming van die belangrijke functie en daarmee aan het behoud van de Hoofdgroenstructuur ter plaatse, aldus het advies van de TAC. Het advies van de TAC is als bijlage 2 bij deze toelichting opgenomen.



Overzichtskartaal Hoofdgroenstructuur (Structuurvisie Amsterdam)

Om invulling te geven aan de ambitie van de gemeente om een goede groenstructuur te hebben, heeft de gemeenteraad op 30 september 2015 de Agenda Groen vastgesteld. Het streven is dat elke Amsterdammer een groene omgeving in de buurt heeft of krijgt. In deze agenda wordt de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018. De prioriteit wordt daarbij de komende jaren gelegd op vier thema's: stadsparken, klimaat en biodiversiteit, groen in de buurt en verbindingen en toegankelijkheid.

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 ingezet op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

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. De komende jaren wordt ingezet op meer groene plekken in de buurt door het vergroenen of aanleggen van tenminste twintig postzegelparken.

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.

Vergroening en het stimuleren van biodiversiteit zijn belangrijke doelstellingen in de Agenda Groen. Het talud heeft de bestemming 'Groen' gekregen en binnen de bestemming 'Water' is voorzien in natuurvriendelijke oevers. De bouw- en aanlegmogelijkheden in deze bestemmingen zijn beperkt, waarmee het groene karakter verder ontwikkeld kan worden.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de structuurvisie opgesteld en schept mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan de realisatie van een robuuster samenhangend ecologisch en groen netwerk.

3.3.2 Watervisie 2014

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

De Watervisie bestaat daarom uit de volgende twee onderdelen:

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

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

Hoofdpijnen Watervisie

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

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

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



Uitsnede Watervisie IJ en de haven

Plangebied

Voor bijna het hele plangebied is de bestemming 'Water' opgenomen. Hiermee is verzekerd dat het huidige gebruik van het water kan worden voortgezet.

De Watervisie 2040 voorziet tevens in handhaving van de jachthaven, die aan de zuidzijde van Zeeburgereiland ligt. De jachthaven kan vanwege de verzwaring van de zuidelijke waterkering niet op de huidige plek blijven. Met de exploitant van de jachthaven wordt overleg gevoerd over het voortzetten van de jachthaven in de directe omgeving. De exploitant en de gemeente Amsterdam hebben het voornemen uitgesproken om de jachthaven te verplaatsen naar de westelijke oksel van de op- en afritten van de A10. Hiervoor wordt een apart (ontwikkel)bestemmingsplan opgesteld.

Ook de woonboten die aan de zuidzijde van Zeeburgereiland liggen, kunnen vanwege de verzwaring van de zuidelijke waterkering niet op de huidige plek blijven liggen. In overleg met de woonbootbewoners is een nieuwe inrichting van de ligplaatsen opgesteld voor de situatie na de verzwaring van de zuidelijke waterkering. Omdat dit ook een nieuwe ontwikkeling betreft, is hiervoor een apart bestemmingsplan opgesteld.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de watervisie opgesteld.

3.3.3 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het college (Dagelijks Bestuur van de desbetreffende Bestuurscommissie) met een woonboot ligplaats in te nemen (artikel 2.3.1 Verordening op het binnenwater 2010 (Vob 2010)). De ligplaatsvergunning is persoons-, ligplaats- 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.

De woonboten binnen het plangebied hebben allen een ligplaatsvergunning op grond van de verordening op het binnenwater. Voor deze ligplaatsen is een daarop afgestemde regeling in dit bestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

De Verordening op het binnenwater 2010 staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

3.3.4 Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik

In stadsdeel Oost zijn een groot aantal gebieden gelegen die een sterke band hebben met water, waaronder Zeeburgereiland. Vanuit historisch perspectief is het water zeer bepalend geweest bij de ontwikkeling van deze gebieden. In de huidige tijd speelt het water en het gebruik daarvan nog steeds een belangrijke rol. Deze rol heeft betrekking op de beleving van de openbare ruimte van diverse gebieden. Waarbij de verschillende wateren in Oost een eigen dynamiek en uitstraling hebben. Zo biedt de Amstel een andere beleving dan IJburg en nog weer een andere dan het Oostelijk Havengebied.

Op 25 juni 2013 is de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik vastgesteld door de voormalige deelraad van stadsdeel Oost. In hoofdstuk 2 van deze notitie staan een aantal uitgangspunten. Een uitgangspunt is dat het de ambitie is om de hoofdlijnen ten aanzien van woonboten en oevergebruik in het bestemmingsplan te regelen, zoals de locatie van ligplaatsen en de hoeveelheid woonboten die daar zijn toegestaan. Een ander uitgangspunt is dat bestaande situaties, mits legaal, toegestaan blijven. Met bestaande situaties worden in deze notitie de woonboten en het oevergebruik bedoeld, zoals deze door middel van ligplaatsvergunningen, bestemmingsplanregelingen, beleid, overeenkomsten, etc. zijn toegestaan. In hoofdstuk 7 zijn ten aanzien van het gebruik van het land twee uitgangspunten genoemd. Eerst is als uitgangspunt genoemd dat de oevers bij de woonboten in stadsdeel Oost onderdeel zijn van de openbare ruimte. Vervolgens dat het gebruik van de oever/walkant als tuin zonder expliciete, schriftelijke toestemming van het stadsdeel niet is toegestaan. Verder wordt nog vermeld dat indien schriftelijke toestemming wordt verleend, het van belang is dat de oever niet zal worden gebruikt voor opslag, schuurtjes en parkeerplaats voor boten.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de uitgangspunten van de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost.

3.3.5 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

bestemmingsplan_Water om Zeeburgereiland (vastgesteld)

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 van de schaarse ruimte op de grachten;
- de veiligheid op het water borgen door opstoppen 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 mogelijk worden gemaakt.

Op- en afstapplekken

De gemeente streeft naar het beschikbaar zijn van voldoende openbare op- en afstapplaatsen voor vergund passagiersvervoer door het realiseren van nieuwe op- en afstapplekken. 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 programmteam 'Varen Passagiersvaart' wordt gewerkt aan een uitbreiding van het aantal openbare op- en afstapplekken buiten het centrumgebied in het kader van spreiding in de stad. Uitgangspunt daarbij is dat er geen extra (openbare) op- en afstapplekken worden gerealiseerd.

Conclusie

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.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Luchtkwaliteit

4.1.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). 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 was opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelde dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moesten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moesten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

4.1.2 Plangebied

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 en een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Luchtkwaliteit levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.2 Geluidhinder

4.2.1 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. Hierbij dient uitgegaan te worden van wettelijk aangewezen zones voor wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Indien binnen deze zones nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek

aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh. Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden.

Geluidbeleid

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.

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.

4.2.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk. Voor wat betreft de ligplaatsen voor woonboten kan het volgende worden opgemerkt.

Ligplaatsen voor woonboten die bij gemeentelijke verordening (Woonschepenverordening, Havenverordening, Algemene Plaatselijke Verordening) zijn aangewezen, zonder dat daarvoor aanwijzing in het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, worden niet aangemerkt als geluidsgevoelig terrein. Voor het overhevelen van bestaande ligplaatsen van een verordening naar het bestemmingsplan is overgangsrecht opgenomen.

Ligplaatsen in het water die op 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen om door een woonboot te worden ingenomen kunnen tot 1 juli 2022 bij de eerste toepassing van de volgende procedures van rechtswege worden opgenomen in het bestemmingsplan zonder dat ze worden getoetst als geluidsgevoelig terrein. Dit overgangsrecht is opgenomen omdat het niet redelijk wordt geacht bestaande ligplaatsen te toetsen als ware het nieuwe ligplaatsen enkel omdat ze van het ene juridische instrument (verordening) worden overgeheveld naar het andere (bestemmingsplan). Alle in dit bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen hebben voor 1 juli 2012 een ligplaatsvergunning gekregen op grond van de Verordening op het binnenwater 2010. Dit betekent dat er geen akoestisch onderzoek hoeft te worden verricht.

Nu er geen nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk wordt gemaakt en de ligplaatsen, overeenkomstig het genoemde overgangsrecht, niet als geluidsgevoelige terreinen worden aangemerkt, is dit bestemmingsplan in overeenstemming met de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Geluidhinder levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 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.

4.3.2 Plangebied

Met het voorliggende bestemmingsplan worden de bestaande gebruiksrechten gerespecteerd. Het bestemmingsplan maakt geen gebruikswijzigingen mogelijk. Er hoeft dan ook geen milieukundig bodemonderzoek verricht te worden.

Conclusie

De bodemkwaliteit levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Kader

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

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een 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 op een calamiteit. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden

meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met de regionale brandweer.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

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

4.4.2 Plangebied

In het plangebied en de omgeving ervan bevinden zich verschillende risicobronnen: omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg, Amsterdam-Rijnkanaal, het Buiten-IJ, een hogedruk aardgastransportleiding van Gasunie, tankstation IJburglaan 10 (Kriterion) en wachtplaatsen voor bunkerschepen. Ondanks dat dit bestemmingsplan geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt, worden de externe veiligheidsaspecten van deze risicobronnen in relatie tot het plangebied beschouwd.

4.4.2.1 Omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A10 wordt, conform de Regeling basisnet, omgeleid via de IJburglaan en de Zuiderzeeweg (tussen afslag S114 en afslag S115). De Zuiderzeeweg ligt in het plangebied en daarmee bevindt het plangebied zich binnen het (wettelijke) invloedsgebied van de weg (355 meter; stofcategorie GF3).

Plaatsgebonden risico

De maximale PR 10-6-contour van de omleidingsroute bedraagt conform de Regeling basisnet 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op.

Plasbrandaandachtsgebied

De omleidingsroute heeft conform de Regeling basisnet geen plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Er gelden derhalve geen aanvullende bouwvoorschriften uit het Bouwbesluit bij nieuwbouw.

Groepsrisico

Uit de rapportage 'Externe veiligheidsrisico's van gevaarlijke stoffen (transport weg, water en buisleiding) – MER Zeeburgereiland' (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, oktober 2016) blijkt dat het groepsrisico van de weg in de huidige situatie 2,9 keer de oriëntatiewaarde bedraagt (uit dit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van de Baaibuurten leidt tot een forse toename van het groepsrisico).

Het plangebied bevindt zich binnen 200 meter van deze omleidingsroute. Dit bestemmingsplan maakt echter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, zodat het groepsrisico niet toeneemt. Verdere verantwoording van het groepsrisico is daarom niet nodig voor dit bestemmingsplan. In de afzonderlijke bestemmingsplannen voor deze ontwikkelingen (Baaibuurten, jachthaven, herinrichting ligplaatsen woonboten noordzijde de Kom), zal hier aandacht aan besteed worden. In het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (mei 2012) is aangegeven dat ontwikkelingen op 30-80 meter van de weg – exclusief objecten bedoeld voor minder zelfredzame personen – in beginsel aanvaardbaar zijn (er zijn geen specifieke functies voor minder zelfredzame personen voorzien). Opgemerkt wordt nog dat de toename van het groepsrisico in verhouding tot de algehele ontwikkeling van de Baaibuurten beperkt is.

4.4.2.2 Amsterdam-Rijnkanaal

Het Amsterdam-Rijnkanaal bevindt zich aan de westzijde van het plangebied. Over deze vaarweg vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een binnenvaartroute en maakt onderdeel uit van de corridor Amsterdam – Rijn.

In het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (mei 2012) wordt voor vaarwegen met gevaarlijke stoffen een onderzoekszone gehanteerd van 200 meter waarbinnen onderzoek naar externe veiligheidsrisico's nodig is bij nieuwe ruimtelijke besluiten. Daarnaast wordt in dit Uitvoeringsbeleid aangegeven dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter van een vaarweg in beginsel aanvaardbaar zijn.

Plaatsgebonden risico

De maximale PR 10-6-contour van het Amsterdam-Rijnkanaal bedraagt conform de Regeling basisnet 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van het Amsterdam-Rijnkanaal bedraagt 90 meter (stofcategorie GF3) conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). Een deel van het plangebied (met ligplaatsen voor woonboten) ligt binnen dit invloedsgebied.

In paragraaf 1.4.2.2 van de bijlage van de HART staat als vuistregel beschreven dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico langs een vaarweg met bevaarbaarheidsklasse 6 niet wordt overschreden. Uit deze paragraaf volgt eveneens dat het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde, aangezien hiervoor binnen 200 meter van de oever aanwezigheidsdichtheden moeten voorkomen groter dan 500 personen per hectare. Ter illustratie: voor kantoren (hoogbouw) geldt een kengetal voor 200 personen per hectare (Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, 2007).

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, zodat het groepsrisico niet toeneemt. Verdere verantwoording van het groepsrisico is daarom niet nodig voor dit bestemmingsplan.

4.4.2.3 Buiten-IJ

Het Buiten-IJ bevindt zich in het noordoosten van het plangebied. Over deze vaarweg vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het Buiten-IJ is een binnenvaartroute en maakt onderdeel uit van de corridor Amsterdam – Noord-Nederland.

Plaatsgebonden risico

De PR 10-6-contour van het Buiten-IJ bedraagt conform de Regeling basisnet 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van het Buiten-IJ bedraagt 1.070 meter (stofcategorie GT3) conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). Het plangebied is binnen dit invloedsgebied gelegen.

In paragraaf 1.4.2.2 van de bijlage van de HART staat als vuistregel beschreven dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico langs een vaarweg met bevaarbaarheidsklasse 6 niet wordt overschreden. Uit deze paragraaf volgt eveneens dat het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde, aangezien

hiervoor binnen 200 meter van de oever aanwezigheidsdichtheden moeten voorkomen groter dan 500 personen per hectare. Ter illustratie: voor kantoren (hoogbouw) geldt een kengetal voor 200 personen per hectare (Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, 2007).

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, zodat het groepsrisico niet toeneemt. Verdere verantwoording van het groepsrisico is daarom niet nodig voor dit bestemmingsplan.

4.4.2.4 Hoge drukaardgastransportleiding

De hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie met kenmerk W-572-01 is aan de zuidoostzijde ten oosten van en langs de Rijksweg A10 en aan de noordzijde van het plangebied ten westen van en langs de Rijksweg A10 gelegen. Deze leiding ligt buiten het plangebied, heeft een druk van 40 bar en een uitwendige diameter van 16 inch (406 mm).



Ligging hogedruk aardgastransportleiding (rood)

Het invloedsgebied van de leiding bedraagt 170 meter. Dit invloedsgebied reikt tot het plangebied. Binnen het invloedsgebied worden geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Voor deze leiding geldt een belemmeringenstrook van 4 meter. Binnen deze strook mag niet worden gebouwd. De belemmeringenstrook valt niet in dit plangebied. Er hoeft dan ook geen regeling in dit plan te worden opgenomen ter bescherming van de gasleiding.

Plaatsgebonden risico

De PR 10-6-contour van deze leiding bedraagt conform de Regeling basisnet 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op.

Groepsrisico

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, daarmee dus ook niet binnen de belemmeringenstrook. Er is dan ook geen sprake van toename van het groepsrisico. Het uitvoeringsbeleid schrijft voor dat binnen de 100% letaliteitsafstand (80 m) van de hoge druk aardgasleiding geen nieuwe objecten voor minder zelfredzame personen gerealiseerd mogen worden. Dat is hier niet aan de orde. Tevens stelt het Uitvoeringsbeleid dat geen toename van een bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarde toegestaan is. Vanwege het ontbreken van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is ook dat niet aan de orde. Er wordt dan ook voldaan aan het uitvoeringsbeleid en verantwoording van het groepsrisico is derhalve niet nodig.

4.4.2.5 Tankstation IJburglaan 10

Buiten het plangebied bevindt zich een tankstation aan de IJburglaan 10 (Kriterion). Uit het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost en het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam blijkt dat het tankstation niet (meer) beschikt over een vergunning om LPG te verkopen. Het is daarmee geen relevante risicobron in relatie tot dit bestemmingsplan.

4.4.2.6 Metaal Magnus International

Uit informatie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied blijkt dat het bedrijf Metaal Magnus International aan de Cruquiusweg 152-154 niet langer actief is. Het bedrijf is daarmee geen relevante risicobron in relatie tot dit bestemmingsplan.

4.4.2.7 Wachtplaatsen bunkerschepen

Ten westen van Zeeburgereiland zijn twee bunkerschepen gesitueerd, Calpam-Fiwado en Slurink. De laatste ligt buiten het plangebied.



Ligging bunkerschepen aan westzijde Zeeburgereiland

Ingevolge het verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, hierna: ADN), de daarop gebaseerde Richtlijn Vaarwegen en het Binnenvaart Politierglement (BPR) moeten schepen met gevaarlijke stoffen, de zogenaamde kegelschepen, aparte opstel- en wachtplaatsen krijgen. Voor het nemen van ligplaats moet, als het schip een zogenaamd kegelschip is, een veiligheidsafstand van 100 meter tot kwetsbare objecten en kunstwerken worden aangehouden (zie bijlage 2017 bij de ADN, artikel 7.1.5.4.3). De bevoegde autoriteit (dat is in dit geval Rijkswaterstaat) kan op grond van plaatselijke omstandigheden en kleinere afstand toelaten.

Aan de westzijde van de Baaibuurt-West ligt een bunkerschip in (de mond van) het Amsterdam Rijnkanaal (Fiwado, zie onder rood omcirkeld).



Ligging bunkerschip Fiwado (binnen rode cirkel)

Dit bunkerschip voorziet de passerende scheepvaart van brandstof en valt niet onder het Bevi. Met Rijkswaterstaat is afgestemd dat de kegelschepen die bij het bunkerschip Fiwado komen bunkeren (brandstof afnemen) geen ligplaats innemen (zie ook ABRvS 1 februari 2017, 201601524/1/A3). Om die reden is de richtafstand van de ADN (die immers alleen ziet op de situatie waarin een ligplaats wordt ingenomen) niet van toepassing op het bunkerschip Fiwado.

Omdat het hier gaat om een bunkerschip dat in contact komt met bunkerende kegelschepen zal in een bestemmingsplan dat gevoelige functies mogelijk maakt in het kader van een goede ruimtelijke ordening toch worden bepaald dat een afstand moet worden aangehouden tot kwetsbare objecten. Hierbij kan aangesloten worden bij het afstandcriterium uit de ADN. Dit bestemmingsplan voorziet echter niet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en derhalve ook niet in het mogelijk maken van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten. De bunkerschepen zijn daarmee geen relevante risicobronnen in relatie tot dit bestemmingsplan.

Conclusie

Externe veiligheid levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.5 Nautische veiligheid

Nautische veiligheid heeft betrekking op de mate van een vlotte en veilige doorvaart voor de beroeps- en reactievaart op het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierbij zijn de volgende aspecten relevant: (1) zicht, (2) radarverstoring en (3) lichthinder op schepen.

Kanalen zijn ingedeeld in binnenvaartvaarwegklassen (Richtlijn Vaarwegen). Het Amsterdam- Rijnkanaal is geschikt voor CEMT Klasse VIb. De standaardschepen hebben een lengte van 140 meter, een breedte van 15,00 meter en een diepgang van 3,90 meter. Voor duwstellen worden de volgende

afmetingen gehanteerd: lengte 185 tot 195 meter, breedte 22,80 meter en diepgang van 2,50 tot 4,50. Hierbij geldt een maximale tonnage van 6400 tot 12000 en een hoogte van 7,00 of 9,10 meter afhankelijk of de vaartuigen of duwstellen geladen zijn met 3 of 4-laags containers.

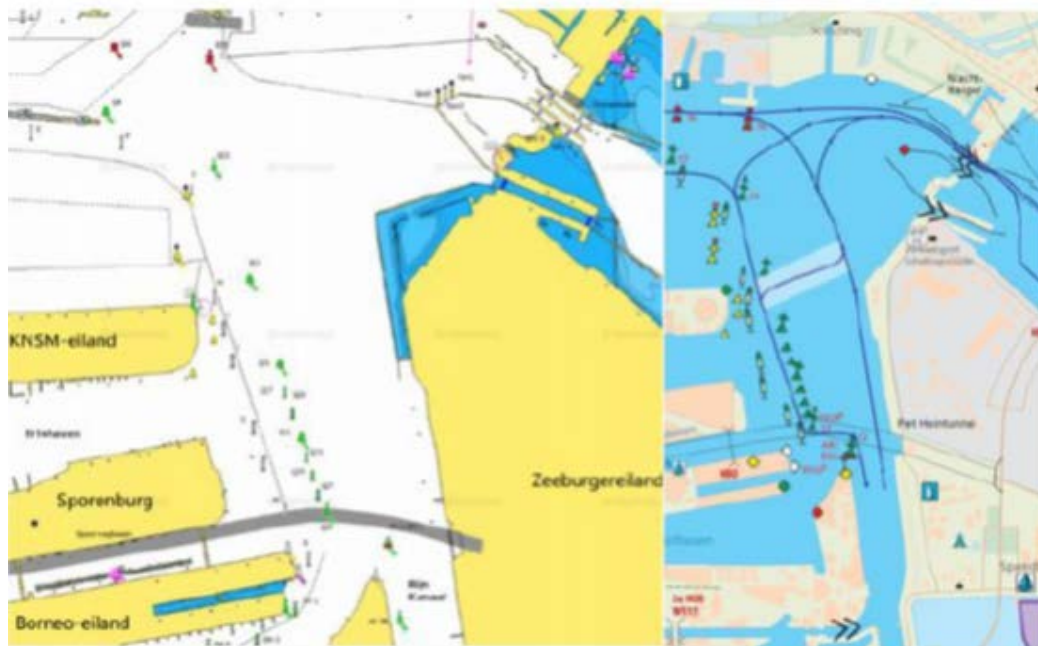
Het Amsterdam-Rijnkanaal is geen staande mastroute. De staande mastroute loopt vanaf het IJmeer over het Buiten-IJ, door de Oranjesluizen, over het IJ, Noordzeekanaal en buigt vervolgens via de Houthaven af naar het zuiden.

Conform de ANWB Wateralmanak kan het Amsterdam-Rijnkanaal door jachten alleen veilig bevaren worden als de koers ruim bezeild is en/of de motor geheel betrouwbaar is. Verder worden als voorwaarden (voor kleine vaartuigen tot 20 m lengte) gesteld dat:

1. er een (direct startklare) motor aan boord is waarmee een snelheid van ten minste 6 km/u kan worden behaald (Binnenvaartpolitiereglement (BPR) artikel 9.04 lid 1);
2. zo dicht mogelijk aan stuurboordzijde van het water wordt gevaren, het is niet toegestaan het vaarwater op te kruisen;
3. bij slecht zicht mag alleen op radar gevaren worden en dient een klein schip een goed werkende radarreflector te voeren (BPR artikel 9.04 lid 6).

Ad. 1 Breedte vaarweg en zicht vaartuigen

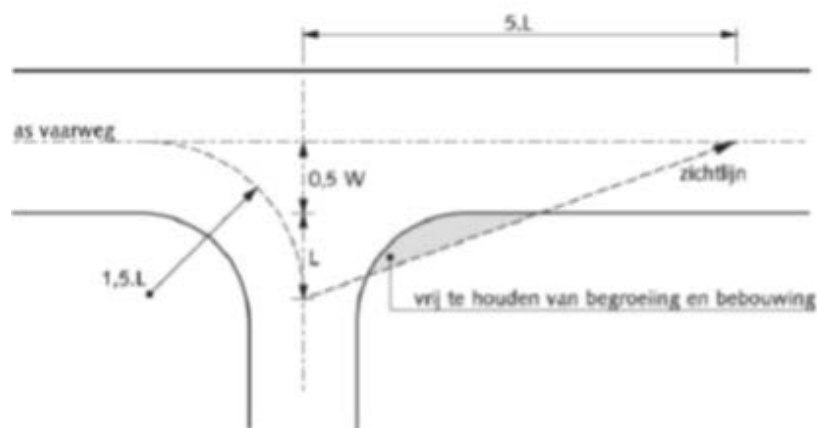
In de Richtlijn vaarwegen worden normen voor zichtlijnen bij bochten en splitsingen aangegeven. Die gelden vanaf de as van de vaarweg. In de figuur hieronder is de betonning van de vaarweg weergegeven. De rode en groene betonning markeert de vaarweg voor de beroepsvaart. Naast de vaarweg voor de beroepsvaart is een vaarweg voor de recreatievaart gemarkeerd middels de bakens (zie linker figuur hieronder, de bakens C tot en met N in). In de rechter figuur is aangegeven wat het vaarwegprofiel van het scheepvaartverkeer is. Verder zijn de bunkerschepen aan de oostoever van het ARK relevant voor de nautische veiligheid.



Betonning van de vaarwegen (bron: webapp van Navionics), rechts Vaarroutes Amsterdam-Rijnkanaal (bron: knooppuntenboekje 01a Noord-Holland)

De breedte van het Amsterdam-Rijnkanaal, de huidige vorm van Zeeburgereiland en het zicht is momenteel voldoende voor de goede doorvaart van beroeps- en recreatievaartuigen.

In onderstaand figuur is het profiel met vrije zichtlijnen op een splitsingspunt opgenomen. De splitsing van het Amsterdam- Rijnkanaal en het IJ is zodanig ingericht dat de vrije zichtlijn, zoals in onderstaand figuur is opgenomen, nog vaarwater is. De contour/kade van de Sluisbuurt bevat een afgeschuinde hoek zoals bij havens ook gebruikelijk is.



Vrije zichtlijn op een splitsingspunt (bron: Richtlijn Vaarwegen, december 2017)

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Bovendien wordt voldaan aan het profiel vrije ruimte, zoals opgenomen in het beleidsdocument 'De langs de vaarwegen benodigde vrije ruimte', zie figuur hierboven. Dit betekent dat voor het ARK (een vaarweg met CEMT klasse IVb of hoger) rekening moet worden gehouden met een zone van 5 meter langs de kade die vrij is van bebouwing. In het bestemmingsplan is dit vertaald in een groene bestemming waar nieuwe gebouwen zijn uitgesloten. Tevens is langs de vaarweg een vrijwaringszone conform het Barro op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen.

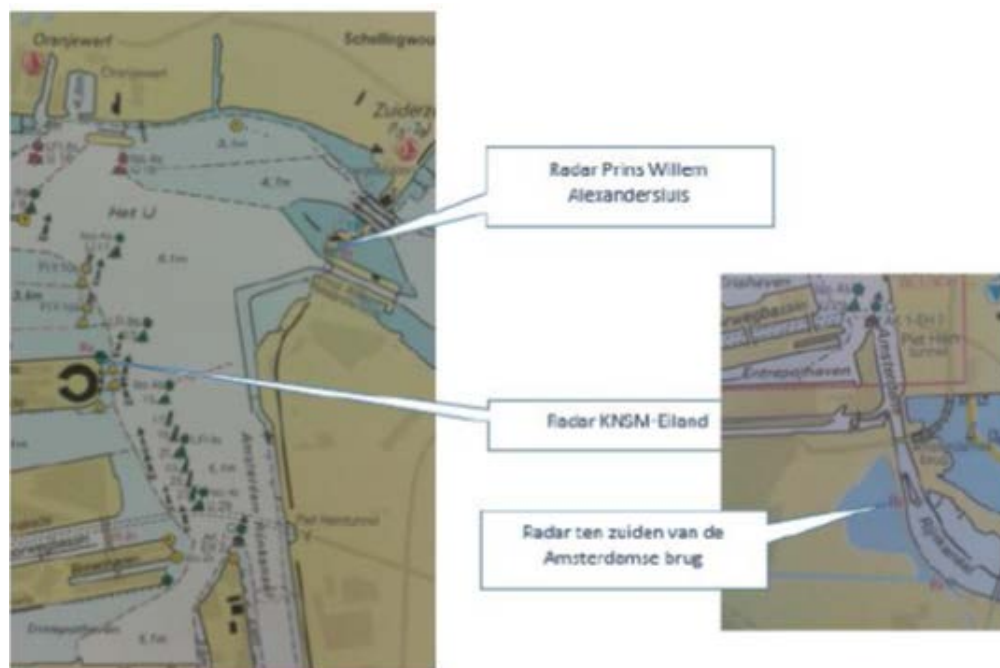
Ad 2 Radarverstoring

Walradar draagt, samen met het marifoonverkeer, de cameraondersteuning en de automatische identificatie van schepen, bij aan de vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart naar de havens van Amsterdam, Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaandam. Zodoende kan het scheepvaartverkeer 24 uur per dag, 7 dagen per week, vlot en veilig worden afgewikkeld. Mede door de sterke groei van de haven is het scheepvaartverkeer flink toegenomen. Een radarsysteem is een vereiste, om in de toekomst onder alle omstandigheden veilige en vlotte verkeersbegeleiding van schepen te kunnen blijven garanderen.

Het walradarsysteem bestaat uit 26 radarmasten die langs het Noordzeekanaal en het IJ onderling verbonden zijn door een glasvezelnetwerk. De radar boven op de mast zendt via een draaiende antenne radargolven (elektromagnetische straling) uit in de richting van vaste materie zoals schepen, maar ook land en regenbuien (zoals op buienradar.nl) en ontvangt de door de schepen gereflecteerde radargolven (echo) weer via deze antenne. In de verkeerstoren kan een verkeersleider deze echobeelden bekijken. Uit deze echo kan een aantal gegevens over de schepen bepaald worden ten opzichte van die radar, zoals richting, afstand en snelheid.

De walradaren bij de aansluiting Amsterdam-Rijnkanaal met het IJ staan zoals aangegeven in

onderstaand figuur op de hoek van het KNSM-eiland en Prins Willem Alexandersluis, onderdeel van de Oranjesluizen. Op het Amsterdam-Rijnkanaal is de eerste walradar gelegen ten zuiden van de Amsterdamse Brug. Tussen de radaren KNSM-eiland in het Amsterdam-Rijnkanaal is een recht vak vaarwater waar geen walradar benodigd is.



Kaart met locaties walradaren (bron: ANWB Waterkaart, editie 2015)

Het hele vaargebied ligt in het zelfde Marifoongebied VHF 60, behalve het gebied bij de Oranjesluizen, die vallen in het Marifoongebied VHF 18. Sinds 1 januari 2016 geldt een AIS-verplichting voor de beroepsvaart in Nederland. Dit is het gevolg van een wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). De inland AIS-verplichting geldt voor alle BPR wateren vanaf CEMT klasse I of hoger. De AIS verplichting geldt voor alle bedrijfsmatig varende schepen en voor alle schepen langer dan 20 meter. AIS-apparaten zenden automatisch met regelmatige tussenpozen radiogolven uit. Dat gebeurt via een VHF-zender die in het apparaat is ingebouwd. Die radiogolven bevatten informatie zoals positie, snelheid en op de reis betrekking hebbende scheepsgegevens. AIS-apparaten ontvangen automatisch alle informatie die door andere AIS-apparaten op andere schepen en aan de wal binnen het zendbereik worden uitgezonden. Het bereik is zo'n dertig tot veertig kilometer. Er zijn verschillende voordelen van AIS ten opzichte van radar op het binnenwater. Zo kan AIS bijvoorbeeld "om de hoek kijken"; het heeft geen last van bruggen of hoge gebouwen.



Marifoongebieden vaarwegen rondom Zeeburgereiland (bron: Marifoonkaart Noordzeekanaalregio, CNB, 15 december 2013)

Er wordt met voorliggend bestemmingsplan geen bebouwing toegevoegd tussen de radars en de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal en het Buiten-IJ.

Ad. 3 Lichthinder

De vaartuigen over het Amsterdam-Rijnkanaal hebben momenteel geen hinder van de verlichting op de omliggende stedelijke gebieden ter hoogte van het studiegebied. Dit bestemmingsplan brengt hier geen verandering in, omdat hiermee geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden.

De ontwikkeling van Zeeburgereiland leidt tot enige extra lichtuitstraling vanuit de hoogbouw (met name vanuit de woonbebouwing) in de Sluisbuurt langs het Amsterdam-Rijnkanaal. De bebouwing grenst niet direct aan het kanaal, tussen het kanaal en de bebouwing is een groenstrook voorzien. Verder grenst het kanaal aan de westzijde reeds aan het stedelijk gebied Cruquius. Gezien de ligging in reeds verstedelijkt gebied en de brede groenstrook tussen het kanaal en de bebouwing op Zeeburgereiland, zullen eventuele lichthindereffecten op de vaartuigen beperkt zijn.

Conclusie

Dit bestemmingsplan brengt vanwege het conserverende karakter geen verandering in de nautische veiligheid. Het heeft hiermee geen invloed op de veilige doorvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal en Buiten-IJ. Het aspect nautische veiligheid is daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.6 Milieuzonering bedrijven

4.6.1 Kader

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

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

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Het bestemmingsplangebied kan door de nabije aanwezigheid van een tramspoor, vaarwegen, autowegen en sterke functiemenging worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstep worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied.

4.6.2 Plangebied

Met het voorliggende bestemmingsplan worden bestaande gebruiksrechten gerespecteerd. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

Conclusie

Milieuzonering levert geen belemmering op voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.7 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 nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, zodat de categorieën in de C en D lijst van het Besluit mer niet aan de orde zijn bij dit plan. Er geldt dan ook geen mer(boordelings)plicht.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Kader

Besluit op de ruimtelijke ordening

Artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht om 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. Dat is de zogenaamde waterparagraaf.

Kaderrichtlijn water

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

Waterwet

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

Keur

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

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.

Nationaal Waterplan 2016-2021

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

In de tussentijdse herziening van dit plan in 2014 zijn de Deltabeslissingen opgenomen. Een van deze beslissingen is dat er een nieuw peilbesluit komt voor het Markermeer/IJmeer. Dat is inmiddels genomen en in 2018 in werking getreden. Volgens het peilbesluit IJsselmeergebied heeft het peil nu een bandbreedte waarbinnen het peil mag fluctueren (maximaal 20 cm). Zo kan in het voorjaar en in de zomer worden ingespeeld op de meteorologische omstandigheden. Daarnaast biedt de bandbreedte de mogelijkheid voor een natuurlijker peilverloop. Dit natuurlijker verloop houdt in, dat onder gemiddelde omstandigheden en na zorgvuldige afweging het peil in het voorjaar wordt verhoogd tot de bovengrens van de bandbreedte en in augustus uitzakt naar de ondergrens van de bandbreedte.

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 ondersteunen 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.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

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

bestemmingsplan_Water om Zeeburgereiland (vastgesteld)

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021

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

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

5.1.2 Plangebied

Algemeen

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 valt deels binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en grotendeels binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat.

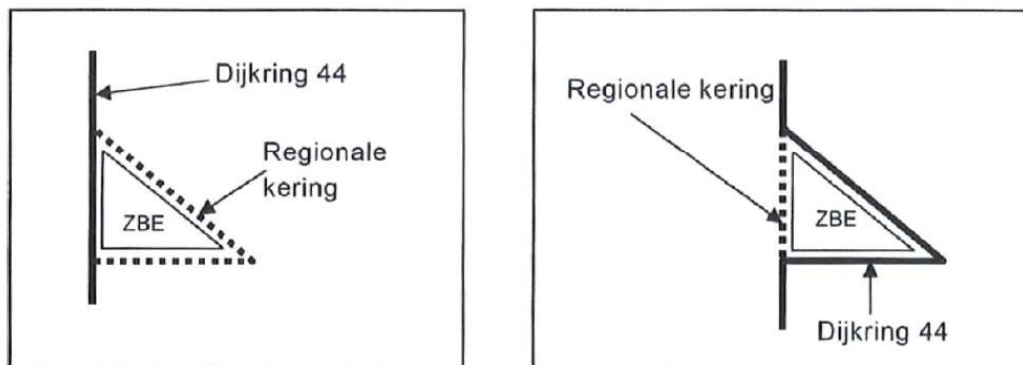
Waternet voert de waterbeheertaken uit namens AGV. Waternet voert nautisch beheer uit in de Amsterdamse binnenwateren en het water tot de beheergrens. Daarnaast voert Waternet voor de gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit.

Rijkswaterstaat (Midden-nederland) is op grond van de Waterwet verantwoordelijk voor het waterbeheer van het IJmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal en voert hier vanuit de Scheepvaartwet nautische taken uit. De invloedssfeer van de waterkering, waarvan het beheer bij AGV ligt, strekt zich wel uit tot in het beheersgebied van RWS. De beheersgebieden overlappen elkaar dus vanwege de verschillende beheertaken.

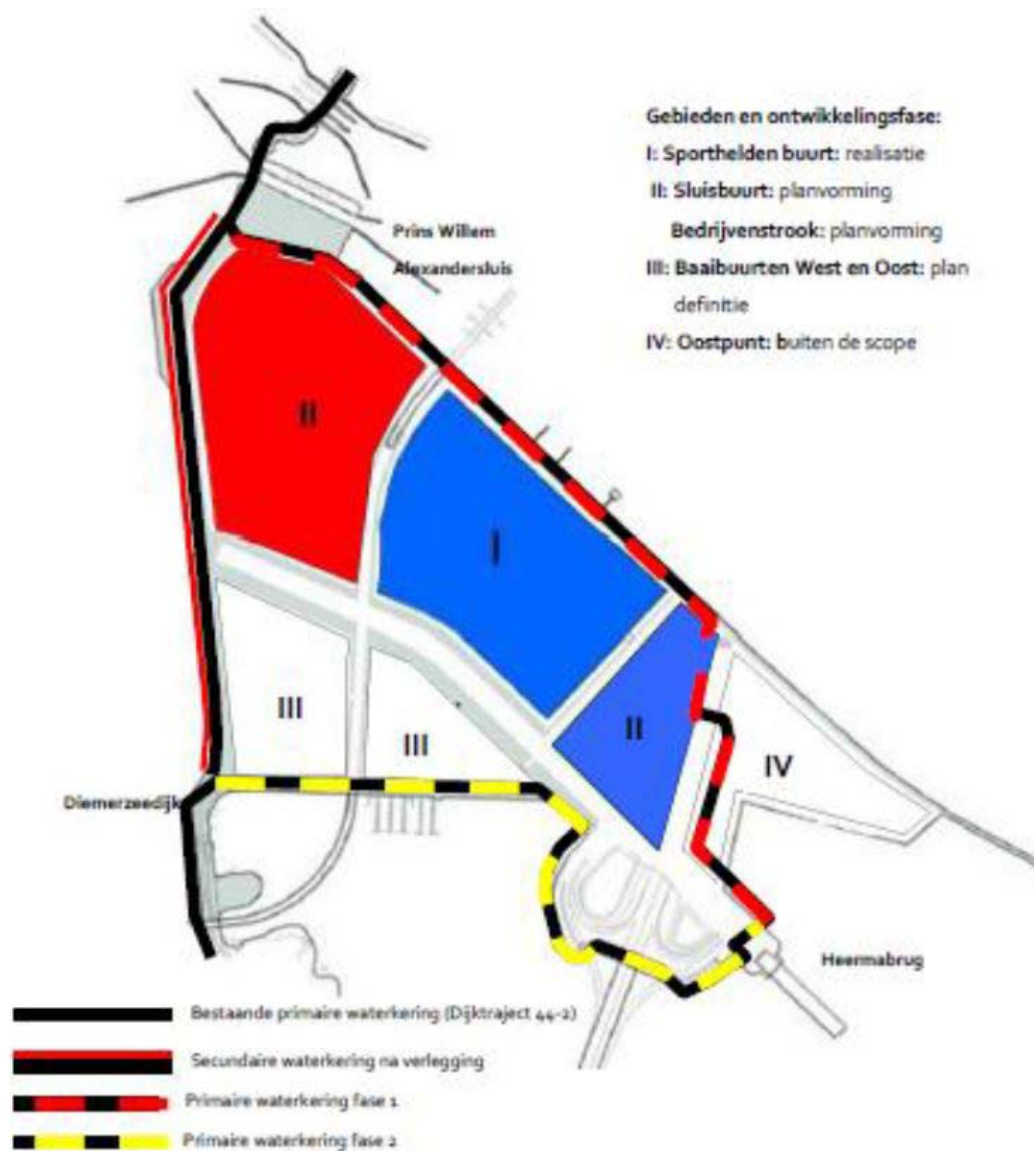
Hieronder wordt ingegaan op waterveiligheid (waterkering), waterberging en waterkwaliteit.

Waterveiligheid (waterkering)

De huidige waterkeringen bij Zeeburgereiland worden verlegd. Dit is een grote ontwikkeling, die deels al heeft plaatsgevonden en in 2022 is afgerond. Dijkkring 44 wordt zodanig uitgebreid dat het Zeeburgereiland erbinnen gaat vallen (zie figuur hieronder). Hiertoe wordt aan de noord- en zuidzijde van het Zeeburgereiland een primaire waterkering aangelegd. Dit heeft als consequentie dat de huidige waterkering aan de westzijde, langs het Amsterdam-Rijnkanaal, kan worden afgewaardeerd van primair naar secundair.



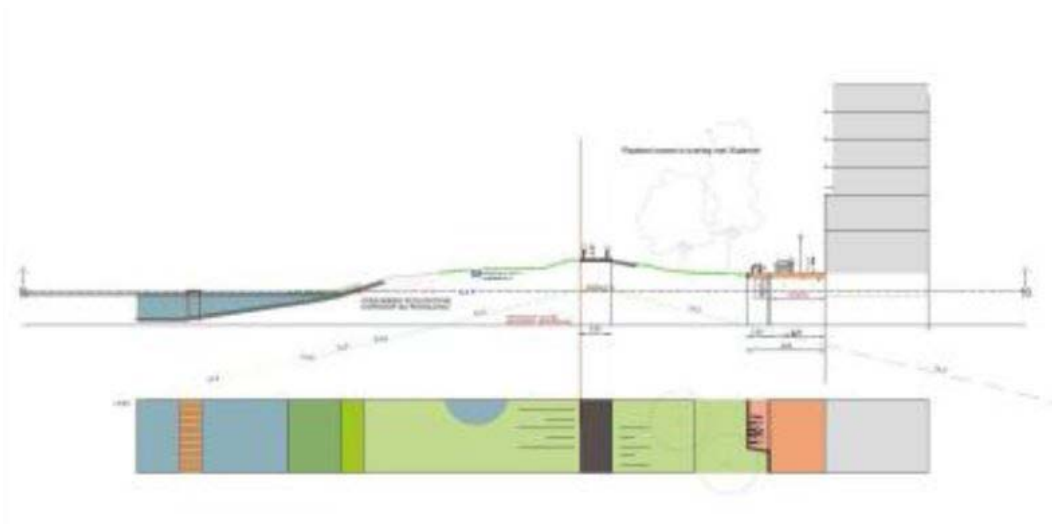
Schematische weergave verlegging van primaire waterkeringdijkkring 44 Zeeburgereiland (links huidige situatie, rechts: toekomstige situatie)



Overzicht primaire en secundaire keringen Zeeburgereiland met fasering

Door het binnendijks brengen van Zeeburgereiland verandert de status van de waterkeringen langs de randen van Zeeburgereiland. Deze statusverandering leidt na afronding tot een leggerwijziging. De voor de verlegging noodzakelijke projectplanprocedure wordt binnenkort opgestart met vaststelling van het projectplan door AGV. Doel is om de dijkversterking en de formele verlegging uiterlijk eind 2021 af te ronden. Het deel van de waterkering aan de noordostrand is reeds opgewaardeerd tot primaire waterkering. Door de dijkverlegging verandert de status van primair naar regionaal (westrand) en van zomerkade naar primaire waterkering (noordrand).

Met het oog op de ontwikkeling van Sluisbuurt (waarvoor een apart bestemmingsplan wordt opgesteld), wordt vooruitlopend op de toekomstige statuswijziging van de waterkering, uitgegaan van kleinere zoneringen dan de huidige leggers. Het Dagelijks Bestuur van AGV heeft hiertoe besloten op 26 september 2017. Voor wat betreft de beschermingszone van de primaire en secundaire waterkering is, conform de gemaakte afspraken over de ontwikkeling van Sluisbuurt, op de verbeelding van dit bestemmingsplan aangesloten op de dubbelbestemming Waterkering, die hiervoor in het bestemmingsplan Sluisbuurt is opgenomen. Daarmee worden de belangen van de kering gewaarborgd.



Doorsnede secundaire kering westzijde

Vanuit het oogpunt van overstromingsrobuust bouwen wordt het aanbevolen de aanpak voor meerlaagse waterveiligheid (zie kader) te hanteren en dat de woningen op Zeeburgereiland in beginsel vanaf de eerste verdieping veilig zullen zijn. Tevens kan door keuzes in de inrichting van infrastructuur en gebouwen het water buiten de deur gehouden worden of de schade beperkt worden.

Meerlaagse waterveiligheid
 Voor de meerlaagse waterveiligheid wordt de volgende aanpak gehanteerd:

- Laag 1 Preventie (zoveel mogelijk voorkomen van een overstroming)
- Waterkering rondom Zeeburgereiland wordt op orde gemaakt
- Laag 2 Ruimtelijke inrichting (Overstromingsgebied zo inrichten dat de effecten van een overstroming beperkt worden tot een aanvaardbaar niveau):
- evacuatie bij dreigende dijkdoorbraak faciliteren door goede ontsluiting op de ontsluitingswegen;
- evacuatie niet bemoeilijken door beperkt zelfredzame groepen op Zeeburgereiland te huisvesten;
- zo min mogelijk woonbebouwing in de vorm van bungalows toepassen en altijd noodontsluiting mogelijk maken via dakramen;
- niet bouwen in breszone dijk (circa 200 m vanaf de waterkering)
- eventuele maatregelen ter beperking van schade in overleg met exploitanten van voorzieningen (gas, water, licht, riolering) e.d.
- Laag 3 Rampenbeheersing:
- evacuatie bij dreigende dijkdoorbraak;
- evacuatieplan opstellen

Meerlaagse waterveiligheid (bron: MER Zeeburgereiland, Antea, 2018)

Dit bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. In het kader van de bestemmingsplannen tot ontwikkeling van Zeeburgereiland wordt rekening gehouden met verschillende watermaatregelen. Hierbij valt te denken aan een verbetering van het interne waterstelsel op Zeeburgereiland, rainproof-maatregelen, de open verbinding met het ARK en de geplande ophogingen.

Watersysteem en oppervlaktewater

Het voorliggende plangebied ligt in het IJmeer (Buiten-IJ), het zuidelijke deel van het Markermeer, en (de mond van) het Amsterdam-Rijnkanaal. Het 'Nationaal Waterplan 2016-2021' voorziet in de toekomst voor het Markermeer geen peilstijging. Vanwege het beperkt meestijgen van het winterpeil van het IJsselmeer met de zeespiegel houdt het kabinet rekening met een stijging van het winterpeil in het IJsselmeer na 2050 van maximaal 0,30 m. In de andere meren in het IJsselmeergebied (waaronder het Markermeer en IJmeer) blijft het gemiddelde winterpeil na 2050 gehandhaafd.

Volgens het peilbesluit IJsselmeergebied heeft het peil een bandbreedte waarbinnen het peil mag fluctueren (maximaal 20 cm). Zo kan in het voorjaar en in de zomer worden ingespeeld op de meteorologische omstandigheden. Daarnaast biedt de bandbreedte de mogelijkheid voor een natuurlijker peilverloop. Dit natuurlijker verloop houdt in, dat onder gemiddelde omstandigheden en na zorgvuldige afweging het peil in het voorjaar wordt verhoogd tot de bovengrens van de bandbreedte en in augustus uitzakt naar de ondergrens van de bandbreedte.

Huisaansluitingen van de nutsvoorzieningen, inclusief riolering, worden door de gemeente aangelegd. In verband met de nog uit te voeren versterking van de waterkering is Rijkswaterstaat akkoord gegaan met het uitsel om de woonboten op het riool aan te sluiten. Nadat de dijkversterking is uitgevoerd, worden alle woonboten in De Kom, inclusief de woonboten in het voorliggende plangebied, op het rioolstelsel aangesloten, wat een positief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit.

Grondwater

Dit bestemmingsplan voorziet niet in kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing. Het heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het plangebied.

Waterkwaliteit

Voor de Kom en de wateren rondom IJburg I is in 2014 een “Samenwerkingsovereenkomst Waterbeheer IJburg 1” tot stand is gekomen. In dit convenant hebben de gemeente (via Waternet) en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over de uitvoering van een aantal waterkwaliteitsbeheerhandelingen op het rijkswater. Deze handelingen worden door Waternet in opdracht van de gemeente en dus met toestemming van Rijkswaterstaat uitgevoerd.

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

Woonboten

In het plangebied liggen woonboten. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid over woonboten. Dit beleid werkt aanvullend ten opzichte van het bestemmingsplan. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Nota Vaarwater op orde van 2006. De belangrijkste punten uit het beleid zijn hieronder genoemd:

- Onder de woonboten moet minimaal 0,60 m water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;
- Aanlegsteigers en woonboten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;
- Woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het watersysteem afneemt. Als woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht (Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud);
- Om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen op aangeven van Waternet.

Conclusie

Vanwege het conserverende karakter heeft het voorliggende bestemmingsplan geen gevolgen voor de waterhuishouding. Bij de diverse ontwikkelplannen voor Zeeburgereiland zal beoordeeld worden wat de gevolgen voor de waterhuishouding zijn en zullen daarop afgestemde maatregelen worden getroffen om een goed functionerend waterhuishoudkundig systeem te krijgen en te houden.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

5.2.1.1 Kader

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

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

Rijk

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

Provincie Noord-Holland

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

Gemeente Amsterdam

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

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

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

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

Erfgoed voor de stad

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

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

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

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

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

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

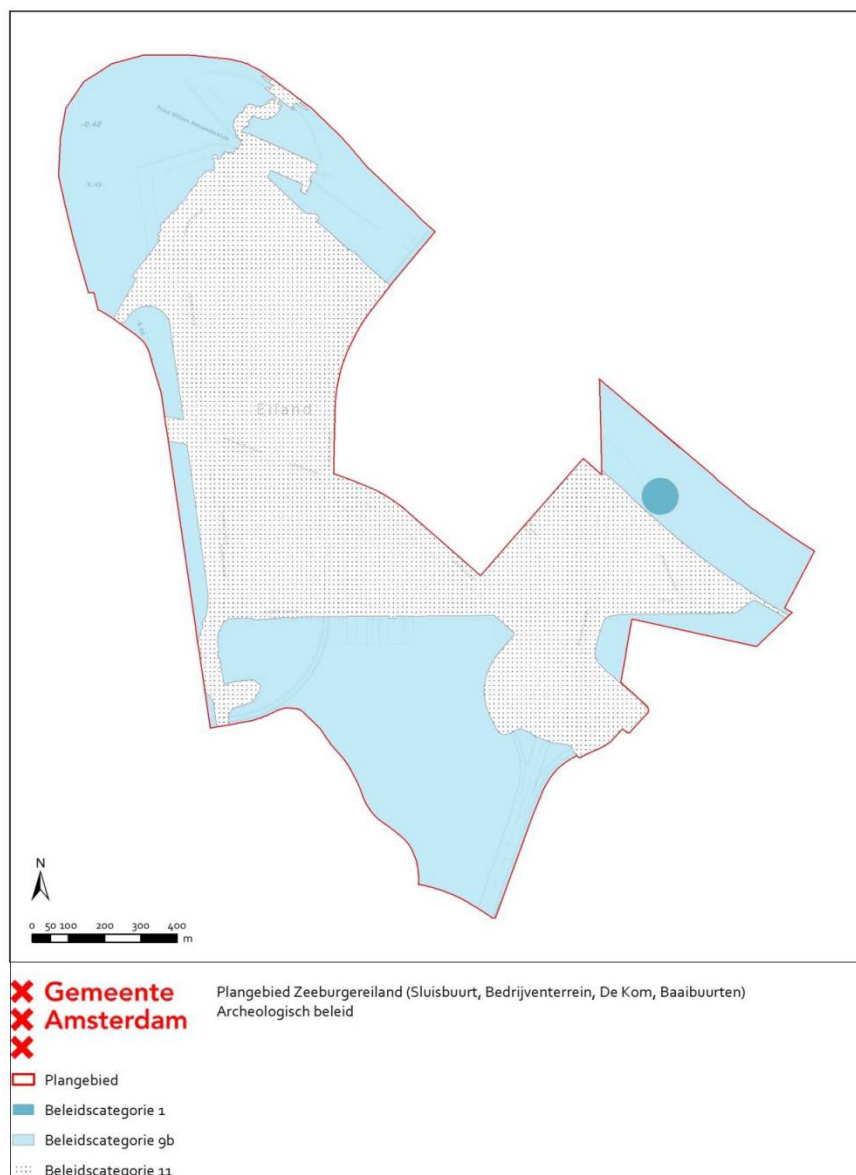
Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten.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

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

5.2.1.2 Plangebied

Voor het Zeeburgereiland en het omliggende water gelden drie archeologische beleidszones:

- voor de eerste zone geldt dat alle ingrepen in de waterbodem, ongeacht de oppervlakte of de diepte, archeologisch onderzoek behoeven (beleidsvariant 1, verwachtingszone B);
- voor de tweede zone geldt vrijstelling van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m² (beleidsvariant 9b, verwachtingszone A);
- voor de derde zone geldt vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek, ongeacht de omvang en diepte van de bodemingreep (beleidsvariant 11, verwachtingszone C).



In het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten of zones met een archeologische waarde aangewezen.

Wel kunnen in delen van de waterbodem rond het eiland materiële overblijfselen voorkomen die samenhangen met de historische scheepvaart op het IJ (beleidsvariant 9b). Het betreft een lage verwachtingswaarde. Omdat deze verwachtingswaarde nog niet geverifieerd is door een veldonderzoek, is aan deze delen van het plangebied een archeologische dubbelbestemming toegekend ('Waarde - Archeologie 2'). Via deze dubbelbestemming is geregeld dat er, overeenkomstig de gemeenschappelijke

archeologische beleidskaart, archeologisch veldonderzoek uitgevoerd moet worden bij ingrepen in de waterbodem van meer dan 10.000 m².

Voor één locatie (noordoostelijk deel van het plangebied) is vastgesteld dat in geval van bodemverstoring nadere waardestelling op basis van een archeologische duikinspectie noodzakelijk is. Ook voor deze locatie is een hierop afgestemde archeologische dubbelbestemming opgenomen ('Waarde - Archeologie 1').

Voor het gehele plangebied geldt conform de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten van archeologische waarde worden aangetroffen, dit aan de gemeente wordt gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie

Het plan waarborgt dat mogelijke archeologische waarden niet verloren gaan.

5.2.2 Cultuurhistorie

5.2.2.1 Kader

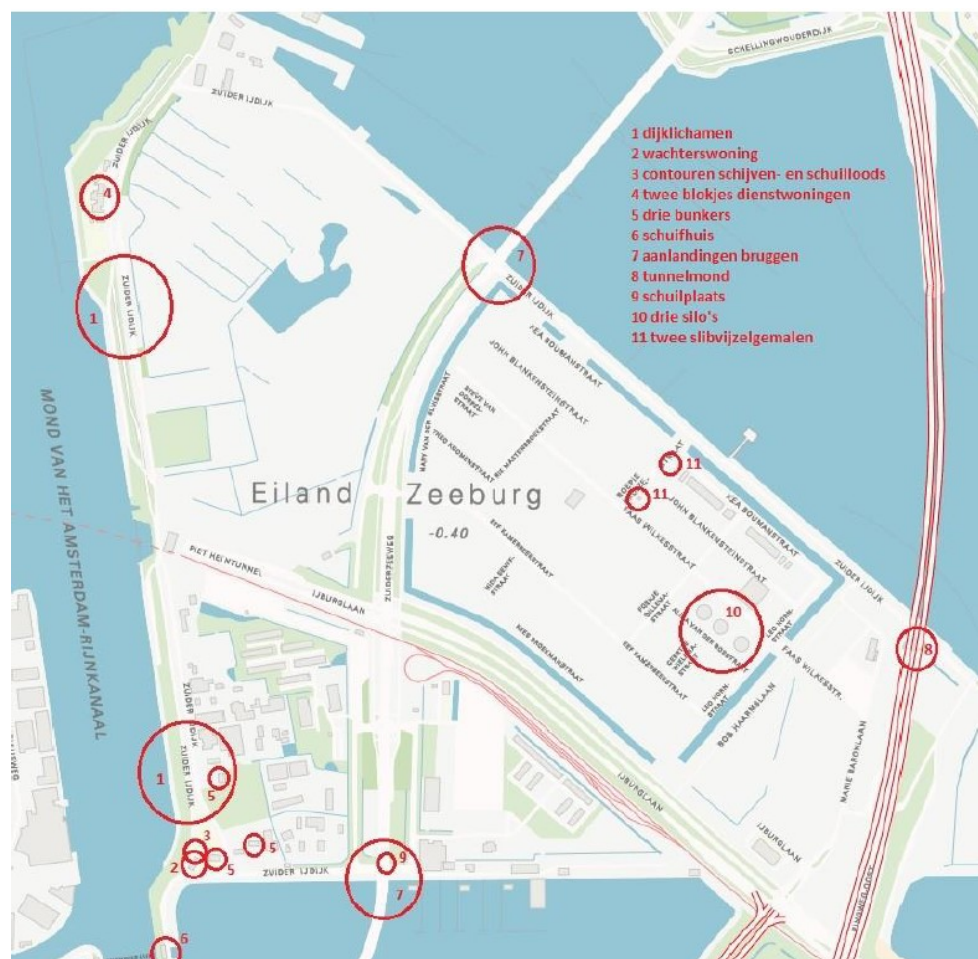
Naast archeologische waarden is de Erfgoedwet ook de juridische basis voor het omgaan met andere cultuurhistorische waarden. Daarnaast voorziet de Provinciale Ruimtelijke Verordening in bescherming van cultuurhistorische waarden. Landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen immers een grote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

Het Zeeburgereiland is nog relatief jong. Het gefaseerde ontstaan voert terug op de aanleg van het Noordzeekanaal (1876). Als onderdeel van de beoogde kanaalwerken werd ten behoeve van de waterhuishouding in 1867 de locatie bepaald voor een afsluitdam met een sluiscomplex – de oranjesluizen uit 1872 – tussen het IJ en de toenmalige Zuiderzee: van de zogeheten Paardenhoek in het noordoostelijk deel van de Stads Rietlanden naar Schellingwoude in Noord. Daarmee stond de eerste, noordwestelijke contour van het eiland op de kaart. Ten gevolge van de planvorming voor de aanleg van de haveleilanden die in en rond de Stads Rietlanden het Oostelijk Havengebied zouden gaan vormen en voor het graven van het Merwedekanaal – het latere Amsterdam-Rijnkanaal – werd het deel van de dam ten zuiden van de Oranjesluizen tussen 1884-1888 naar het zuidoosten verlegd: de huidige Zuider IJdijk, toen nog Schellingwouderdijk geheten, die de westelijke begrenzing van het Zeeburgereiland vormt. In 1893 ontstond met de vier kilometer lange strekdam (de Leidam) die vanaf de Oranjesluizen, haaks op de afsluitdam werd aangelegd, de noordoostelijke begrenzing van het Zeeburgereiland. Deze 'zeebreker' vormde de scheiding tussen het steeds ondiepere zuidelijke deel van de Zuiderzee (het huidige IJ-meer) en de uit te baggeren vaargeul naar de Oranjesluizen (huidige Buiten-IJ).

Rijkswaterstaat zocht intussen een plek om baggerslib uit de vaargeul, de oostelijke havenbekkens en het Noordzeekanaal te kunnen bergen. Daarom werd vanaf de zuidpunt van de Zuider IJdijk in oostelijke richting een derde dijk aangelegd die halverwege de strekdam uitkwam, zodat rond 1896 een gesloten driehoekig bassin was ontstaan, bedoeld als baggerbergplaats. De baggerhoop groeide in de loop der jaren en stak op een gegeven moment boven het water uit, waarmee het zogeheten IJ-eiland, later omgedoopt tot Zeeburgereiland, een feit was.

Er zijn enkele karakteristieke waardevolle elementen die stedenbouwkundige en cultuurhistorische betekenis hebben (zie figuur hieronder). Zij getuigen van de ontstaans- en gebruiksgeschiedenis van het Zeeburgereiland (omdijking, enkele woonhuizen en bunkers, het schuifhuis, silo's en slibvijzelgemalen)

of zijn deels 'gewoon' onderdeel van de omvangrijke wegenstructuur die op het eiland bij elkaar komt (brugaanlandingen, tunnelmond). Met name de Zuider IJdijk is van belang als cultuurhistorisch waardevol element.



Afbeelding: Waardevolle elementen Zeeburgereiland (Zeeburgereiland, Cultuurhistorische verkenning, C 16-062 Amsterdam, Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam, 2016)

5.2.2.2 Plangebied

In het plangebied is de Zuider IJdijk met name een cultuurhistorisch waardevol element dat refereert aan de geschiedenis van het eiland. Bij de ontwikkeling van Zeeburgereiland tot hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied wordt rekening gehouden met de hierboven aangeduide cultuurhistorisch waardevolle elementen, waaronder de Zuider IJdijk. Om die te beschermen is de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie opgenomen.

Ten westen van de Zuider IJdijk ligt de 'Stelling van Amsterdam'.



Uitsnede verbeelding PRV: Stelling van Amsterdam (bruine lijn)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening wijst de 'Stelling van Amsterdam' aan als UNESCO-erfgoed van uitzonderlijke waarde (artikel 20). In het bestemmingsplan dienen regels te worden opgenomen ter behoud of versterking van de kernkwaliteiten van de 'Stelling van Amsterdam' (artikel 21). Dit bestemmingsplan heeft geen negatieve gevolgen voor de 'Stelling van Amsterdam'. Zoals in paragraaf 3.2.2 aangegeven, voorziet dit bestemmingsplan in het behoud van de Stelling van Amsterdam. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan de artikelen 20 tot en met 22 PRV.

Het plangebied bevat geen gemeentelijke monumenten.

Conclusie

Gezien het conserverende karakter van dit bestemmingsplan, zijn er geen effecten op cultuurhistorisch waardevolle elementen. Het bestemmingsplan is zo opgezet dat cultuurhistorisch waardevolle elementen behouden blijven.

5.3 Natuur

5.3.1 Soortenbescherming

5.3.1.1 Kader

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

Voor regelmatig terugkerende werkzaamheden kan gebruik gemaakt worden van een vrijstellingsregeling. Hierbij kan gedacht worden aan het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van

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

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

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

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

5.3.1.2 Plangebied

In het kader van de ontwikkeling van Zeeburgereiland zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Uit deze onderzoeken blijkt dat er in en om het plangebied onder andere meervleermuizen, een kolonie huismussen en nesten van de oeverzwaluw zijn aangetroffen.

Dit bestemmingsplan maakt gezien het conserverende karakter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor er ook geen effecten optreden voor beschermde soorten. In het kader van de diverse ontwikkelbestemmingsplannen zal rekening worden gehouden met aldaar aanwezige beschermde soorten.

Conclusie

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

5.3.2 Gebiedsbescherming

5.3.2.1 Kader

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

5.3.2.2 Plangebied

Het plangebied grenst aan het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Gelet op het feit dat dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en conserverend van aard is, heeft dit plan geen gevolgen voor het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.



Ligging Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (in lichtblauw)

Verder ligt er ter plaatse van de Zuider IJdijk (westzijde plangebied) een ecologische verbindingszone tussen de Diemerzeedijk en Waterland. De gronden waarop de ecologische verbindingszone ligt, heeft de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen. Via de bouwregels en de regels voor aanlegactiviteiten is geborgd dat de ecologische structuur niet onevenredig wordt aangetast. Zie hiervoor tevens paragraaf 3.2.2.

Een klein deel van het zuidelijk plangebied - de strook water ten oosten van de A10 - en het noordoostelijk deel van het plangebied liggen in de NNN grote wateren. In paragraaf 3.2.2 is al aangegeven dat het plan vanwege het consoliderende karakter ervan geen ontwikkelingen mogelijk maakt die afbreuk doen aan het functioneren van het NNN. Het bestemmingsplan bevat geen bestemmingen en regels die de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN aantasten. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan artikel 19 PRV.

Dit bestemmingsplan geeft ook invulling aan de ambitie van de Hoofdgroenstructuur. Het talud heeft de bestemming 'Groen' gekregen en binnen de bestemming 'Water' is voorzien in natuurvriendelijke oevers. De bouw- en aanlegmogelijkheden in deze bestemmingen zijn beperkt, waarmee het groene karakter verder ontwikkeld kan worden. Zie hiervoor tevens paragraaf 3.3.1. De planregeling geeft hiermee invulling aan de ambitie voor een breder en robuuster samenhangend ecologisch en groen netwerk.

Conclusie

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

5.4 Mobiliteit en parkeren

5.4.1 Kader

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

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

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

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

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

Binnenstedelijke verdichting: benutten en uitbreiden OV- en fietsnetwerk

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

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

Het bouwen van 5.640 woningen met voorzieningen in de Sluisbuurt past in de binnenstedelijke verdichtingsopgave van Amsterdam en vraagt om een passend concept voor het verkeer, de bereikbaarheid en de ontsluiting van de buurt. Ingezet wordt op zoveel mogelijk mobiliteit via openbaar vervoer en langzaam verkeer, en het (eigen) autogebruik te ontmoedigen. Ook wordt hier ingezet op toekomstgerichte concepten als Smart mobility en Mobility as a service (MAAS). Deze aanpak sluit aan op het beleid voor de stad als geheel. Voor bestemmingen als het Buikslotermeerplein, Centraal Station, Leidseplein of het Amstelstation vanuit de Sluisbuurt lijkt qua reistijd de auto meestal de snelste optie. Maar wanneer rekening gehouden wordt met vertragingen, files, voor- en natransport, lopen naar de garage en zoeken naar een parkeerplek, dan zijn het openbaar vervoer en de fiets serieuze concurrenten voor de auto. Voor ritjes vanuit de Sluisbuurt naar het stadscentrum verdient de fiets de voorkeur, bijvoorbeeld over de Amsterdamsebrug. Ook binnen de Sluisbuurt is fietsen en lopen veruit de beste optie, mede door de substructuur van straten en doorsteken die het voor langzaam verkeer erg gemakkelijk maken.

Fiets

Zoals reeds aangegeven is het fietsgebruik een belangrijk onderdeel van het planconcept voor Zeeburgereiland. Er is en wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de vervoerswaarde voor de fiets verder te verhogen. Een verdere daling van de reistijd heeft een positief effect op de modal split en de positionering van Zeeburgereiland als aantrekkelijk fietsgebied. Een toename van fietsgebruik heeft een afname in gebruik van andere vervoermiddelen tot gevolg en leidt tot een andere modal split. Met name een afname van autoverkeer heeft positieve effecten op de doorstroming op het hoofdwegennet en de verkeersveiligheid.

Onderdeel van het fietsnetwerk in de stad zijn de zogeheten Groene Lopers. Eén van de uitgangspunten voor dit netwerk is het passeren van attractieve plekken en het doorkruisen van een fraaie, groene omgeving.

Openbaar vervoer

Goede openbaar vervoersverbindingen zijn onmisbaar voor het functioneren van het Zeeburgereiland. In het kader van het Mobiliteitsplan IJburg-Zeeburgereiland is een uitbreiding voorzien van het OV-net van en naar het Zeeburgereiland. Het college heeft daarom inmiddels het principebesluit genomen om aan de slag te gaan met vier hoogwaardige verbindingen: (1) het verlengen en verhogen van de capaciteit van lijn 26, (2) een extra tramverbinding over een nieuw te bouwen Amsterdamsebrug en (3) twee aanvullende busverbindingen aan de oostkant van IJburg.

De belangrijkste OV-verbinding van en naar IJburg is tramlijn 26, de IJtram. De eerste fase van de verlenging van de IJtram naar Centrumeiland en Strandeiland is – in afstemming met de gebiedsontwikkeling – klaar in 2023. De tweede fase van de verlenging zal naar verwachting in 2028 gereed zijn. Naast de verlenging van tramlijn 26 voeren gemeente en GVB al op kortere termijn verbeteringen door. Vanaf 22 juli 2018 rijden in de ochtend- én avondspits 15 trams per uur en vanaf begin 2020 rijdt GVB met gekoppelde trams.

Er is een extra HOV-verbinding nodig die IJburg en Zeeburgereiland via de Amsterdamsebrug verbindt met de oostelijke binnenring (tram) of met de stations Muiderpoort en Amstel (bus). Een directe oostelijke verbinding zal de IJtram ontlasten en het OV-netwerk van en naar de Oostflank verbeteren.

Voor een toekomstvast OV-netwerk naar Zeeburgereiland en IJburg zijn twee aanvullende HOV-busverbindingen nodig vanaf de oostelijke zijde van IJburg richting Bijlmer Arena en richting Weesp. Hiermee krijgt de oostflank van de stad een betere aansluiting op deze twee treinstations.

De reistijd tussen IJburg en Weesp wordt fors korter waardoor treinstation Weesp een betere optie voor overstap op trein wordt vanaf IJburg naar het Gooi en Almere.

Autoverkeer

Zeeburgereiland ligt aan de ring A10, dus voor bestemmingen in de regio is het gebruik van de auto uiteraard aantrekkelijk. Voor verplaatsingen binnen Amsterdam zijn er concurrerende alternatieven (fiets en openbaar vervoer). Bij de ontwikkeling van Zeeburgereiland krijgt het langzaam verkeer meer ruimte en routes dan de auto en er wordt een lage parkeernorm gehanteerd; een ideale omstandigheid voor standplaatsen voor deelauto's. Het autoverkeer wordt vooral afgewikkeld via een netwerk van interne wegen en (doorgeluste) dwarsstraten.

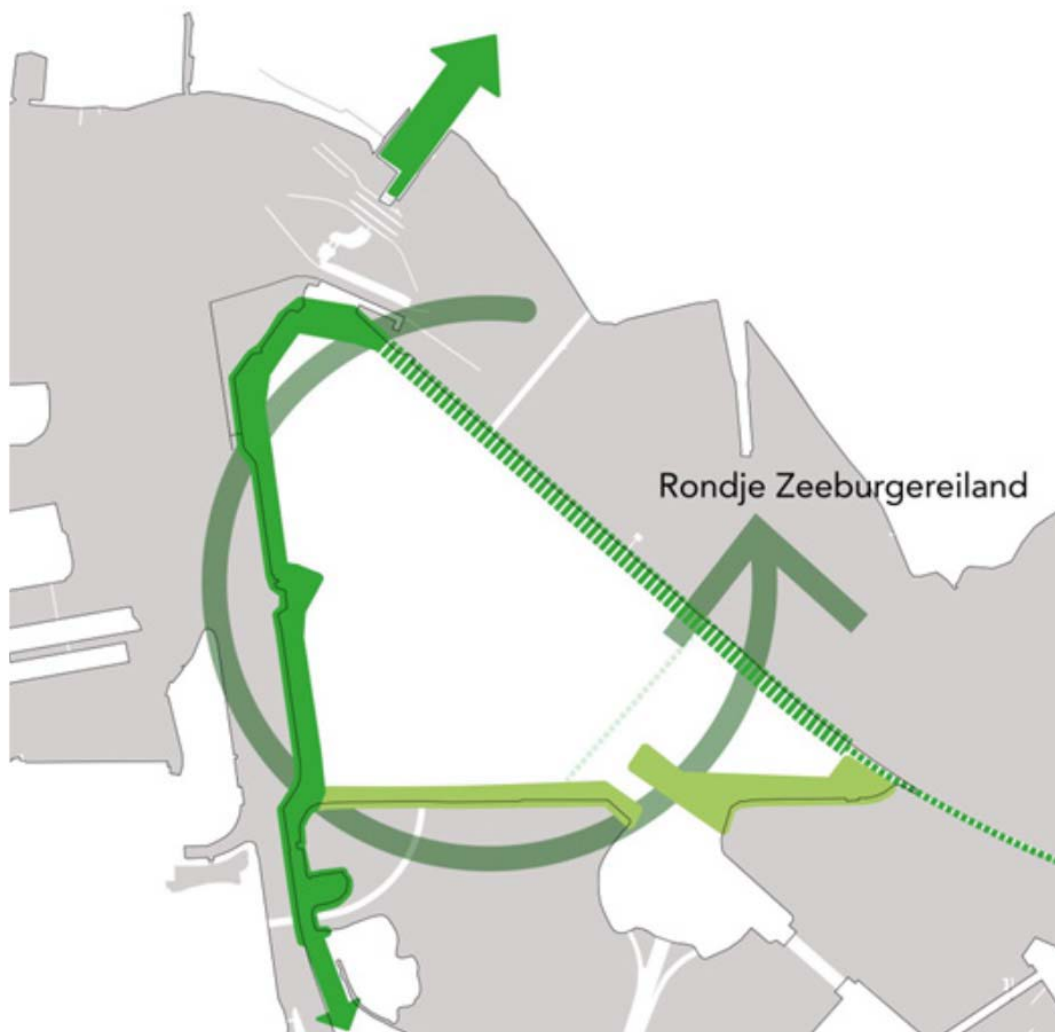
5.4.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar legt de huidige situatie vast. Er is voor dit bestemmingsplan dan ook geen verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Voor wat betreft het plangebied en haar directe omgeving kan hierover wel het volgende worden aangegeven.

De wegen in en om het plangebied betreffen de Zuider IJdijk, Zuiderzeeweg, IJburglaan en de A10. Via de Amsterdamsebrug is het Oostelijk Havengebied/Amsterdam Oost bereikbaar. Via de Zuiderzeeweg en de IJburglaan (S114) is het centrum van Amsterdam (via de Piet Heintunnel), de ring A10 en IJburg bereikbaar. Verder leidt de Zuiderzeeweg via de Schellingwouderbrug naar Amsterdam Noord. De Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug is onderdeel van de hoofdnetten Auto en OV/bus en het plusnet Fiets. De IJburglaan (S114) maakt onderdeel uit van de plusnetten Fiets, OV/tram en Corridor Auto. Vanaf de Zuiderzeeweg (ontsluitingsroute) is het gebied een 30 km/h zone.

Met het openbaar vervoer is het gebied per tram (Centraal Station – IJburg) via de halte Zuiderzeeweg en de halte Bob Haarmslaan bereikbaar. De halte Zuiderzeeweg ligt direct aan het P+R Zeeburg. Per bus (Amstel Station – Molenwijk) is het gebied bereikbaar.

De grotendeels groene oevers van Zeeburgereiland worden uitgewerkt tot een recreatieve, groene zone met een grote verscheidenheid aan uitzichten. Langs de hele rand worden voet- en fietspaden aangelegd. Een rondje Zeeburgereiland, exclusief de strekdam, is ongeveer 5 km lang, dat wil zeggen 20 minuten fietsen, 30 minuten hardlopen of 1 uur wandelen. De randen sluiten tegelijkertijd aan op een groter regionaal fiets- en wandelnetwerk: via de sluizen naar Waterland en via de Diemerzeedijk richting Muiden en het Gooi.



Zeeburgereiland: groene oevers met voet- en fietspad

Conclusie

Vanuit verkeersoogpunt zijn er geen belemmeringen voor het plan.

5.5 Duurzaamheid

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten.

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van

fossiele energie.

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015;
- 40 % CO₂-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990)

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van een vermindering van broeikasgassen van 80–95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO₂-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO₂. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

1. energiebesparing;
2. inzet van zoveel mogelijk duurzame energie;
3. efficiënt gebruik van fossiele energie.

Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

A. Gebouwde omgeving

1. vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie;
2. klimaatneutraal bouwen;
3. bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven

B. Schoon vervoer

1. autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen;
2. grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen);
3. waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015);

C. Haven en industrie

1. haven transformeren tot duurzame 'energy port';
2. optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon;
3. duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines);
4. verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ict-sector

D. Duurzame energie

1. versnellen van toepassing van wind, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken;
2. zonnepanelen plaatsen;
3. optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten;
4. toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte.

Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. De aard van het plangebied en het conserverende karakter ervan lenen zich niet voor het direct realiseren van duurzaamheidsambities. Dit neemt niet weg dat in geval van sloop en nieuwbouw het plan ruimte biedt voor het voldoen aan de hiervoor genoemde ambities en maatregelen.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

6.2 Artikelgewijze toelichting

6.2.1 Algemeen

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

6.2.2 Planregels

6.2.2.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

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.

In het bijzonder verdient vermelding dat hier geregeld is dat een woonboot het overkoepelende begrip is voor een drijvend bouwwerk dat gebruikt wordt als of bestemd is tot woning. Woonschepen, woonarken en woonvaartuigen vallen hieronder. Omdat zij van elkaar onderscheiden kunnen worden en dit onderscheid ook ruimtelijk relevant is, is van ieder begrip een omschrijving opgenomen.

Wijze van meten (artikel 2)

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

6.2.2.2 Bestemmingsregels

Bedrijf (artikel 3)

De bestemming Bedrijf betreft het Sifon Zeeburg, een gebouw met een afsluitbaar kunstwerk met kokers ten behoeve van de doorspoeling van de grachten van Amsterdam. Het water van de Amsterdamse grachten wordt ten behoeve van de doorspoeling naar het IJmeer onder het Amsterdam Rijnkanaal door afgevoerd.

Groen (artikel 4)

De bestemming Groen heeft betrekking op het talud van de dijk en het schiereilandje ten noorden van de Amsterdamsebrug. Voor deze gronden wordt voorzien in een groene en ruimtelijk open inrichting. De bouwregels zijn hierop afgestemd.

Verkeer (artikelen 5 t/m 7)

De bestemmingen Verkeer - 1, Verkeer - 2 en Verkeer - 3 leggen de bestaande situatie vast van respectievelijk de rijksweg A10, de Amsterdamsebrug en de Zuider-IJdijk.

Water (artikel 8)

De bestemming Water is van toepassing op het overgrote deel van het plangebied en voorziet tevens in de ligplaatsen voor woonboten in het zuidelijke deel van De Kom.

Voor woonschepen, woonarken en woonvaartuigen zijn verschillende maximale afmetingen aangehouden. Wordt de woonboot door een ander type woonboot vervangen, dan zal voldaan moeten worden aan de maximale afmetingen die voor het desbetreffende type woonboot gelden.

Naast regels voor de woonboten zijn er ook regels opgenomen voor de bij een woonboot behorende objecten en drijvende bouwwerken. Er is bij iedere woonboot één toegangsvoorziening toegestaan. De lengte hiervan is niet voorgeschreven, omdat dit afhankelijk is van de exacte ligging van de woonboot en

bestemmingsplan_Water om Zeeburgereiland (vastgesteld)

afstand tot de wal. Via een begripsomschrijving is gewaarborgd dat deze niet langer is dan noodzakelijk om de ingang van een woonboot te bereiken.

Per woonvaartuig en woonschip zijn maximaal twee zelfstandig drijvende elementen, geen vaartuig zijnde, toegestaan met een gezamenlijke maximale oppervlakte van 10 m². Per woonark is één terras toegestaan met een maximale oppervlakte van 10 m².

Leiding - Hoogspanning (artikel 9)

De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van een hoogspanningsverbinding van ten hoogste 150 kV. Binnen deze bestemming mogen slechts worden (bouw)werkzaamheden worden uitgevoerd, nadat advies is ingewonnen bij de beheerder van de hoogspanningsleiding over het al dan niet schaden van het belang dat met de leiding is gemoeid.

Waarde - Archeologie (artikelen 10 en 11)

Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Vanwege de lage archeologische verwachting geldt dat pas bij bodemingrepen dieper dan de waterbodem en met een oppervlak groter dan 10.000 m² via een archeologisch onderzoek moet worden aangetoond of er archeologische waarden aanwezig zijn ('Waarde - Archeologie 2').

Voor één locatie (noordoostelijk deel van het plangebied) is vastgesteld dat in geval van bodemverstoring nadere waardestelling op basis van een archeologische duikinspectie noodzakelijk is. Ook voor deze locatie is een hierop afgestemde archeologische dubbelbestemming opgenomen ('Waarde - Archeologie 1').

Waarde - Cultuurhistorie (artikel 12)

De Zuider IJdijk is een cultuurhistorisch waardevol element dat refereert aan de geschiedenis van het eiland. Om die te beschermen is de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie opgenomen.

Waarde - Ecologie (artikel 13)

Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van de ecologische structuur. Zij is aan de westzijde van het plangebied opgenomen ter plaatse van de bestemming Groen en schept de voorwaarden om de ecologische verbindingzone uit het Natuurnetwerk Nederland verder te laten ontwikkelen.

Waterstaat - Waterkering (artikel 14)

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

6.2.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling

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 een regeling opgenomen voor aanwezige maximale maten die afwijken van de maten uit hoofdstuk 2 van de regels. Tevens is een parkeerregeling opgenomen.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is aangegeven wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt en wordt voorzien in een parkeerregeling.

Algemene aanduidingsregels

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het Industrierrein 'Cruquius' op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen, zoals de ligplaatsen. Tevens is bepaald dat geluidsgevoelige gebouwen en terreinen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege het industrierrein op de ligplaatsen niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

Voor de vaarwegen in het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJ geldt een vrijwaringszone van 25 meter. Hiervoor is de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' opgenomen. Deze gebiedsaanduiding voorziet in een beschermende regeling met het oog op de belangen van de vaarweg.

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.

6.2.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

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

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

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

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

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

7.2 Plangebied

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

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

Conclusie

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

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Op grond van de Algemene inspraakverordening (artikel 2, derde lid, onder a) is bepaald dat er geen inspraak wordt verleend als het beleidsvoornemen bij of krachtens wettelijk voorschrift van inspraak is uitgesloten of al bij of krachtens wettelijk voorschrift in een openbare voorbereidingsprocedure is voorzien. De wet voorziet in een procedure om te komen tot vaststelling van een bestemmingsplan en in deze procedure is voorzien in een wettelijke voorbereidingsprocedure. Op grond van het voorgaande is op stedelijk niveau geen inspraak van toepassing op bestemmingsplannen. Er vindt derhalve geen formele inspraak plaats op het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan. Gelet op het beheersmatige karakter en het vastleggen van de bestaande, legale situatie, is ook geen aanvullend participatietraject doorlopen. Wel zijn de woonbootbewoners in het plangebied schriftelijk geïnformeerd over het voorontwerpbestemmingsplan. Daarbij is ook aangegeven dat handhavend zal worden opgetreden tegen de aanwezige bouwwerken, voorzieningen en aanhorigheden die niet passen binnen de regels van het nieuw vastgestelde bestemmingsplan.

8.2 Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Provincie Noord-Holland
- Waternet
- Rijkswaterstaat Midden-Nederland
- Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal
- Rijksvastgoedbedrijf
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
- Stadsdeel Oost gemeente Amsterdam

Tegelijkertijd met en naast het bovengenoemde wettelijk vooroverleg is het plan tevens voorgelegd aan de volgende instanties:

- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Bureau Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam
- Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur gemeente Amsterdam
- Team Structuurvisietoets gemeente Amsterdam

De volgende instanties hebben een reactie uitgebracht:

- Rijkswaterstaat Midden-Nederland
- Waternet
- Stadsdeel Oost gemeente Amsterdam
- Bureau Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam
- Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur gemeente Amsterdam

Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben. Hetzelfde geldt voor Waternet. Het advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam is reeds behandeld in paragraaf 3.3.1 van deze toelichting. Stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam heeft ingestemd met het plan. Alleen Rijkswaterstaat heeft inhoudelijke opmerkingen gemaakt.

Rijkswaterstaat Midden Nederland

Hieronder wordt de reactie van Rijkswaterstaat Midden Nederland behandeld. Ieder aspect van de ingebrachte reactie is weergegeven met daarbij een beantwoording.

Plangebied

Blijkens de verbeelding reikt het plangebied van Water om Zeeburgereiland niet geheel tot het plangebied van Voorbereidingsbesluit en Concept-ontwerpbestemmingsplan Baaibuurt West. Aan de westzijde van de Zuider IJdijk ligt een zone van ruim 20 meter waarvan het onduidelijk is of hiervoor een bestemmingsplan wordt voorbereid. Graag hoort Rijkswaterstaat wat de beoogde planologische situatie in dit gebied is.

Beantwoording

Het plangebied is aangepast door aan de westzijde aan te sluiten bij de grens van het bestemmingsplan Baaibuurt West. Verder komt het plangebied niet geheel overeen met de grens van het werkingsgebied van het voorbereidingsbesluit, omdat delen van dit werkingsgebied zijn opgenomen in andere in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen, zoals Sluisbuurt en Jachthaven Zeeburgereiland. Na inwerkingtreding van deze in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen, waaronder het bestemmingsplan Water om Zeeburgereiland, zijn alle gronden op en om Zeeburgereiland voorzien van een bestemmingsplan.

Watersysteem

In de plantoelichting wordt bij de behandeling van de wateraspecten gedeeltelijk informatie weergegeven over het Zeeburgereiland zelf. Deze wateraspecten zijn niet allemaal relevant voor het plangebied Water om Zeeburgereiland, zoals het kopje Watersysteem en oppervlaktewater op bladzijde 52. Het verzoek is bij de wateraspecten meer focus aan te brengen op het betreffende plangebied.

Beantwoording

Aan het verzoek is voldaan. Paragraaf 5.1.2 van de toelichting is hierop aangepast.

Waterkwaliteit

Zoals bekend is Rijkswaterstaat Midden-Nederland belast met de waterbeheertaken in het IJmeer/Markermeer, zoals vastgelegd in de Waterwet. Wij willen u erop wijzen dat voor de Kom en de wateren rondom IJburg I in 2014 een "Samenwerkingsovereenkomst Waterbeheer IJburg 1" tot stand is gekomen. In dit convenant hebben de gemeente (via Waternet) en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over de uitvoering van een aantal waterkwaliteitsbeheerhandelingen op het rijkswater. Deze handelingen worden door Waternet in opdracht van uw gemeente en dus met toestemming van Rijkswaterstaat uitgevoerd. Het verdient wellicht aanbeveling dit afsprakenkader te noemen onder het aspect waterkwaliteit.

Beantwoording

Deze informatie is toegevoegd aan paragraaf 5.1.2 van de toelichting.

Sifon

Het plangebied omvat de Sifon Zeeburg, die onder het Amsterdam-Rijnkanaal loopt. Het gemaal aan de

bestemmingsplan_Water om Zeeburgereiland (vastgesteld)

Zuider IJdijk heeft de bestemming Bedrijf op de concept-verbeelding. De sifon zelf is wel gestippeld weergegeven op de verbeelding, maar heeft geen specifieke bestemming of functieaanduiding. De sifon ligt deels in de bestemming Water, deels in Groen en deels in Verkeer-3. De regels van de bestemmingen Water en Groen maken de sifon mogelijk (waterstaatkundige werken, waterhuishoudkundige en nautische voorzieningen; kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw). Bij de regels van Verkeer-3 is dit twijfelachtig, aangezien deze functies daar alleen zijn toegestaan als 'daarbij behorend'. Deze sifon is niet gekoppeld aan de wegfunctie van de Zuider IJdijk. Ons verzoek is daarom voor de sifon een functieaanduiding aan de verbeelding en regels toe te voegen, bijvoorbeeld 'S'.

Beantwoording

Er is voor gekozen dit op dezelfde manier te regelen als bij de bestemmingen Water en Groen. Daarmee is de sifon in alle drie genoemde bestemmingen mogelijk gemaakt. Artikel 7.1 van de planregels is hierop aangepast.

Ecologische verbindingszone

Paragraaf 3.3.1 van de plantoelichting toont een verbrede ecologische verbindingszone langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit heeft doorwerking gekregen in artikel 11 van de regels. Artikel 11.5.1 noemt de werkzaamheden die verboden zijn vanwege de ecologische waarden. Dit omvat een aantal werkzaamheden dat mogelijk noodzakelijk is voor het vaarwegbeheer. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van kabels en leidingen, het aanbrengen van verhardingen en het egaliseren van gronden. In artikel 11.5.3 worden de voorwaarden genoemd om bij uitzondering werken te mogen verrichten de dubbelbestemming Waarde-Ecologie. Hierin constateren wij een verschil met de uitzonderingsbepalingen uit ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt.

Water om Zeeburgereiland:

11.5.3 Voorwaarden en advies

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 11.5.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. er daardoor geen negatieve effecten zijn op de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische verbindingszone, zoals bedoeld in 11.1;
- b. dit onderbouwd wordt door een ecologisch rapport.

Sluisbuurt:

23.3.3 Voorwaarden

De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 22.3.1 kan slechts worden verleend, indien:

- a. de omzetting naar de natuurfunctie niet onomkeerbaar wordt belemmerd en de wezenlijke kenmerken en waarden zoals bedoeld in 23.1 niet significant worden aangetast;
- b. alvorens de omgevingsvergunning te verlenen, het bevoegd gezag advies inwint bij de ecooloog van de gemeente Amsterdam.

In het onderhavige plangebied wordt er dus een zwaardere onderzoeksplicht neergelegd bij de initiatiefnemer in vergelijking met ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt. Rijkswaterstaat vindt de noodzaak tot een ecologisch rapport onwenselijk voor bepaalde werken die mogelijk niet tot normaal beheer en onderhoud gerekend worden, zoals de eerdergenoemde aanleg van kabels, leidingen en verhardingen. Overigens is ons geen definitie bekend van normaal beheer en onderhoud, wat tot discussie kan leiden. Ons verzoek is deze voorwaarden te versoepelen bij werken die gerelateerd zijn aan de vaarweg.

De gemeente Amsterdam werkt nog aan een verkenning waarin een oostelijke route voor de ecologische verbindingszone wordt verkend. Zoals eerder aangegeven opteert Rijkswaterstaat voor de oostelijke ligging van de verbindingszone, om te vermijden dat de functionaliteit van de hoofdtransportas Amsterdam-Rijnkanaal in het geding komt.

Beantwoording

Artikel 12.5.3 van de planregels is aangepast door hiervoor de voorwaarden uit het bestemmingsplan Sluisbuurt over te nemen, zodat hiervoor dezelfde regeling geldt. Wij zijn er mee bekend dat Rijkswaterstaat opteert voor de oostelijke ligging van de verbindingszone. Vooralsnog wordt vanuit provinciaal en gemeentelijk beleid voorzien in een ecologische zone aan de westzijde van Zeeburgereiland. Het bestemmingsplan is hier op afgestemd. Indien het provinciaal en gemeentelijk beleid in de toekomst wordt aangepast, kan het planologisch regime hier ook op aangepast worden.

Externe veiligheid

In paragraaf 4.4.2.7 van de plantoelichting wordt melding gemaakt van de 100-meterzone rondom bunkerschip Fiwado. Uit recent onderzoek door Rijkswaterstaat blijkt dat deze veiligheidsafstand niet van toepassing is op het bunkerschip en derhalve geen belemmering vormt voor dit plangebied. Deze informatie kan dus aangepast worden in de toelichting.

Beantwoording

Met Rijkswaterstaat is afgestemd dat de kegelschepen die bij het bunkerschip Fiwado komen bunkeren (brandstof afnemen) geen ligplaats innemen (zie ook ABRvS 1 februari 2017, 201601524/1/A3). Om die reden is de richtafstand van de ADN (die immers alleen ziet op de situatie waarin een ligplaats wordt ingenomen) niet van toepassing op het bunkerschip Fiwado. Omdat het hier gaat om een bunkerschip dat in contact komt met bunkerende kegelschepen zal in een bestemmingsplan dat gevoelige functies mogelijk maakt in het kader van een goede ruimtelijke ordening toch worden bepaald dat een afstand moet worden aangehouden tot kwetsbare objecten. Hierbij kan aangesloten worden bij het afstandscriterium uit de ADN. Dit bestemmingsplan voorziet echter niet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en derhalve ook niet in het mogelijk maken van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten. De bunkerschepen zijn daarmee geen relevante risicobronnen in relatie tot dit bestemmingsplan. Paragraaf 4.4.2.7 van de toelichting is dienovereenkomstig aangepast.

Peilbesluit

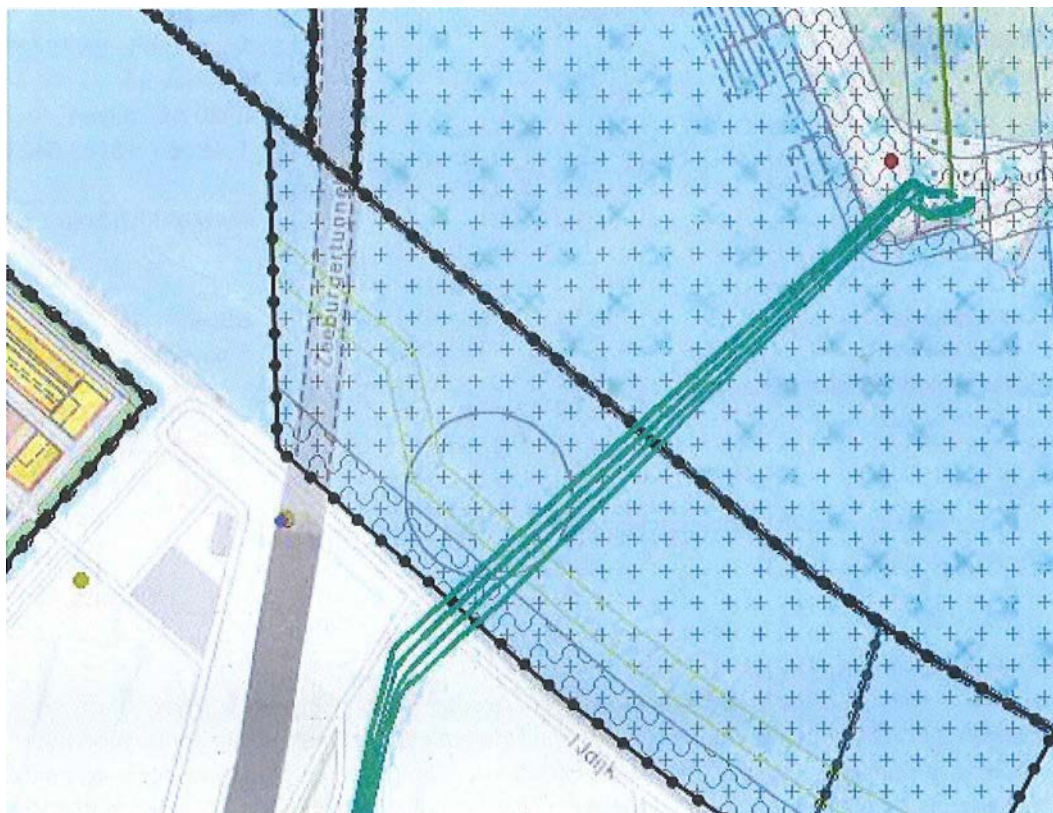
Paragraaf 5.1.1 stelt dat het Peilbesluit Markermeer IJmeer in 2022 in werking zal treden. Het Peilbesluit IJsselmeergebied is echter al in 2018 in werking getreden. Gelieve dit aan te passen.

Beantwoording

Paragraaf 5.1.1 van de toelichting is hier op aangepast.

Tennet

Na afloop van het vooroverleg is nog een reactie ontvangen van Tennet. Tennet geeft aan dat er 150 kV-kabelverbindingen door het plangebied lopen en verzoekt het plan zodanig aan te passen dat aan de grond, waarin de 150kV-kabelverbindingen liggen, een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de verbindingen. Zie hiervoor onderstaande afbeelding.



Beantwoording

Overeenkomstig het verzoek is voor het tracé van de hoogspanningsverbinding een daarop afgestemde bestemming met bouwregels en regels voor aanlegactiviteiten opgenomen (artikel 9 van de planregels).

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 20 december 2018 tot en met 30 januari 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. Deze heeft betrekking op het herontwikkelen van het perceel Zuider IJdijk 24. Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld door de plangrens aan te passen. Reden hiervan is dat het in de zienswijze aan de orde gestelde perceel in twee ontwerpbestemmingsplannen is opgenomen: het ene deel ligt in Water om Zeeburgereiland en het andere deel ligt in Baai buurt West. Het is beter om de plangrens op de grens van het kadastrale perceel te leggen en de plangrens dusdanig aan te passen dat deze geheel binnen de plangrens van het bestemmingsplan Baai buurt West ligt. Er geldt dan één bestemmingsplan voor het aan de orde zijnde perceel, zodat er niet meer verschillende bestemmingsplanregimes van toepassing zijn, hetgeen vanuit gebruikersoogpunt ongewenst is. Omdat het bestemmingsplan Water om Zeeburgereiland een actualiserend bestemmingsplan is en Baai buurt West een ontwikkelbestemmingsplan, is het aan de orde zijnde perceel geheel binnen de plangrens van het bestemmingsplan Baai buurt West gebracht. De volledige beantwoording van de zienswijze is opgenomen in de Nota van beantwoording zienswijze en wijzigingen, die als bijlage 3 bij deze toelichting is opgenomen.

