

**Bestemmingsplan  
IJburg 1<sup>e</sup> fase, 2013  
Nota van beantwoording zienswijzen**

**Stadsdeel Oost  
Gemeente Amsterdam**

**april 2013**



## A. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan IJburg 1<sup>e</sup> fase heeft met ingang van 1 november 2012 voor een periode van 6 weken ter visie gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Ook de instanties die bij het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening zijn betrokken zijn in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. De lijst met personen en/of instanties die een zienswijze hebben ingediend is opgenomen als bijlage bij deze nota van beantwoording.

## B. Zienswijzen

### 1. Gasunie

#### 1.1 Opmerking

Vanwege nieuwe jurisprudentie wordt verzocht om de afwijkingsbevoegdheid in de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' aan te passen door als voorwaarde te stellen dat de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de afwijkingsbevoegdheid in de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' aangepast. In artikel 1 is tevens een begripsbepaling van kwetsbare objecten opgenomen.

#### 1.2 Opmerking

De opsomming van werken of werkzaamheden zoals genoemd in lid 5 van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' is niet voldoende om een veilig en bedrijfszeker gastransport te kunnen waarborgen. Verzocht wordt om ook het rooien van diepwortelende beplanting en bomen op te nemen aanzien een dergelijke activiteit ook schade aan de leiding kan toebrengen.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de regels voor een omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden aangepast.

### 2. Adressanten 2

#### 2.1 Opmerking

In het geldende bestemmingsplan is voor de woning op het adres Erich Salomonstraat 390 een maximale bouwhoogte van 16 meter toegestaan, welke in het ontwerpbestemmingsplan is teruggebracht naar 12 meter. Doordat de woning uit drie lagen bestaat lijkt het alsof de maximale bouwhoogte gekozen is om een extra bouwlaag mogelijk te maken maar een bouwhoogte van 12 meter is net te krap om een volwaardige extra bouwlaag te realiseren aangezien de bestaande bouwhoogte volgens de bouwtekening bijna 9,5 meter is. Daarnaast is de mogelijkheid om bovenop de garage een woonlaag te plaatsen, zoals bij het perceel Erich Salomonstraat 398 al is gebeurd, komen te vervallen. De woning is bewust gekocht vanwege de ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden en vanwege de gezinssituatie bestaat ook het voornemen om binnen de planperiode van het nieuwe bestemmingsplan een extra

bouwlaag te realiseren. Vanwege de relatief korte tijd dat de adressanten in de woning wonen en de relatief korte tijd die is verstreken vanaf het onherroepelijk worden van de bestaande planologische mogelijkheden is het redelijk om de bouwmogelijkheden te behouden. De adressanten vinden het niet aan hun te wijten dat de bouwmogelijkheden niet eerder zijn benut aangezien daar geen noodzaak toe bestond en zij vinden dat zij er op mogen vertrouwen dat hun woning op lange termijn kan voorzien in de woonwensen. Gevreesd wordt voor een aanmerkelijke waardedaling van de woning en een relatie met de bepaling van de erfpachtcanon. Verzocht wordt om de maximale bouwhoogte aan te passen naar 16 of 13 meter en om een woonlaag bovenop de garage mogelijk te maken, net als bij het perceel Erich Salomonstraat 398.

#### Antwoord

Het geldende bestemmingsplan en de uitwerkingsplannen zijn op ontwikkeling gericht waarbij allerlei voorwaarden, eisen en flexibele invullingsmogelijkheden zijn opgenomen. Aangezien de realisatie van de 1<sup>e</sup> fase van IJburg grotendeels is afgerond heeft het nieuwe bestemmingsplan voor het al gerealiseerde deel van IJburg als doel om voor de komende 10 jaar als beheerplan te fungeren. De bestemmingsplanregeling is op de gerealiseerde situatie toegesneden waarbij het bestemmingsplan tegelijkertijd voldoende flexibiliteit dient te bieden om zo recht te doen aan het gegeven dat IJburg een jonge en dynamische wijk is.

Ter plaatse van de woning van de adressanten geldt momenteel 'Uitwerkingsplan 5' van bestemmingsplan 'IJburg, eerste fase'. Voor het blok waarbinnen de betreffende woning is gelegen is geldt een maximale bouwhoogte van 16 meter.

In het nieuwe bestemmingsplan is het uitgangspunt om maximaal 4 bouwlagen toe te staan ter plaatse van de woningen Erich Salomonstraat 378 t/m 400. Dat betekent een uitbreiding van maximaal één bouwlaag ten opzichte van de feitelijke (bestaande) situatie. Doordat in het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een bestaande bouwhoogte van 9 meter is de maximale bouwhoogte op 12 meter gesteld. Naar aanleiding van de zienswijze is in de algemene bouwregels van de regels een bepaling opgenomen waardoor het overschrijden van de maximale bouwhoogte met maximaal 1 meter bij recht is toegestaan. Door deze regeling is de maximale bouwhoogte ter plaatse van Erich Salomonstraat 378 t/m 400 verhoogd naar 13 meter waardoor een uitbreiding van één bouwlaag mogelijk is gemaakt. Bij Erich Salomonstraat 398 is een woonlaag bovenop de garage geplaatst. Bij de overige garages is dat nog niet gebeurd. Naar aanleiding van de zienswijze is de aanduiding 'wonen' ook bij de overige garages opgenomen zodat daarmee de mogelijkheid wordt geboden om een woonlaag boven de garages te realiseren.

Indien de adressanten vinden dat het bestemmingsplan tot een waardevermindering leidt, kan er door de adressanten een planschadeclaim worden ingediend zodra het bestemmingsplan van kracht is.

#### 2.2 Opmerking

Vanwege de omvang van het plangebied, de opzet van de planregels en het ontbreken van een toelichting op hetgeen bij het nieuwe bestemmingsplan wijzigt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan is niet inzichtelijk of het ontwerpbestemmingsplan nadelige gevolgen heeft voor de nabije woonomgeving. Dit is mede te wijten aan de gebrekkige ontsluiting van informatie via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Het uitwerkingsplan dat momenteel geldt ter plaatse van de woonomgeving zou niet volledig in te zien zijn. Indien het ontwerpbestemmingsplan voorziet in nadelige wijzigingen, zoals een hogere bouwhoogte of een andere functie, dan heeft de zienswijze daar ook betrekking op.

Antwoord

Het geldende bestemmingsplan en de uitwerkingsplannen zijn digitaal raadpleegbaar via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), [www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl](http://www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl), [www.ijsburg.nl](http://www.ijsburg.nl) en [www.oost.amsterdam.nl/wonen/bestemmingsplannen/digitale/bestemmingsplannen/](http://www.oost.amsterdam.nl/wonen/bestemmingsplannen/digitale/bestemmingsplannen/). Tevens zijn het geldende bestemmingsplan en de uitwerkingsplannen op afspraak in te zien op het stadsdeelkantoor. Het uitwerkingsplan was derhalve dus wel door adressanten volledig in te zien.

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet ten opzichte van het geldende bestemmingsplan en de uitwerkingsplannen niet in hogere bouwhoogtes en nieuwe functies in de directe woonomgeving van de adressanten.

### **3. Rijkswaterstaat**

#### **3.1 Opmerking**

In de toelichting is nergens een poging gedaan om de bijzondere ligging/kenmerken van het plan te duiden. IJburg is enig in zijn soort en nergens in Nederland is een deel van het hoofdwatersysteem op een dergelijke wijze aangewend voor grootschalige verstedelijking. Deze bijzondere situatie zou in paragraaf 1.3 en 5.1.2 naar voren kunnen komen.

Antwoord

In hoofdstuk 2 van de toelichting is ingegaan op de totstandkoming van het plangebied. Daaruit blijken de bijzondere ligging en kenmerken van IJburg. Naar aanleiding van de zienswijze wordt ook in paragraaf 5.1.2 van het vast te stellen bestemmingsplan nader ingegaan op de bijzondere ligging en kenmerken van IJburg.

#### **3.2 Opmerking**

Hoofdstuk 3 van de toelichting beperkt zich tot de beleidsonderdelen ruimte en wonen. Dat zou in de titel van het hoofdstuk tot uitdrukking kunnen worden gebracht omdat andere relevante beleidskaders elders in de toelichting worden behandeld. De beschrijving van de wijze waarop de primaire waterkering Diemerzeedijk is opgenomen in het bestemmingsplan zou logischerwijs in paragraaf 5.1.2 kunnen worden behandeld in plaats van paragraaf 3.1.1.

Antwoord

In hoofdstuk 3 van de toelichting is ingegaan op diverse beleidsonderdelen. Alleen het beleidsonderdeel water is elders in de toelichting behandeld, namelijk in hoofdstuk 5. Er is geen aanleiding om de titel van hoofdstuk 3 aan te passen. Naar aanleiding van de zienswijze is in hoofdstuk 3 wel aangegeven dat het beleid ten aanzien van water in hoofdstuk 5 wordt behandeld.

De door de adressant bedoelde beschrijving van de primaire waterkering is bedoeld om aan te tonen dat in het bestemmingsplan rekening is gehouden met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze beschrijving hoort niet in paragraaf 5.1.2 thuis. Overigens wordt in paragraaf 5.1.2 al wel ingegaan op waterkeringen. De zienswijze leidt op dit punt tot een kleine tekstuele wijziging van de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.

#### **3.3 Opmerking**

Het is jammer dat de betrokken Rijkswaterstaatsdiensten als verantwoordelijk waterbeheerder niet actief zijn betrokken bij het eerdere voorontwerpbestemmingsplan. Verzocht wordt om paragraaf 5.1.2 aan te vullen door Rijkswaterstaat IJsselmeergebied en Rijkswaterstaat

Utrecht te vermelden als de betrokken waterbeheerders van het in het plangebied gelegen rijkswater voor wat betreft o.a. waterkwaliteitsbeheer en waterkwantiteitsbeheer.

Antwoord

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 aan Rijkswaterstaat Noord-Holland gestuurd. Aangenomen mag worden dat deze Rijkswaterstaatsdienst intern afstemt met de andere betrokken Rijkswaterstaatsdiensten.

Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 5.1.2 van het vast te stellen bestemmingsplan aangevuld doordat vermeld is wie de betrokken waterbeheerders voor het rijkswater zijn.

#### 3.4 Opmerking

Doordat IJburg omgegeven is door water zou het onderdeel oppervlaktewater aan de waterparagraaf kunnen worden toegevoegd. Vanwege de diverse handelingen in en op rijkswater geldt hetzelfde voor waterstaatkundig beheer.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 5.1.2 van het vast te stellen bestemmingsplan aangevuld met een passage over oppervlaktewater en waterstaatkundig beheer.

#### 3.5 Opmerking

De aanleg/bouw van bouwwerken in het IJmeer zijn handelingen die krachtens de Waterwet zijn aan te merken als vergunningplichting of die vooraf moeten worden aangekondigd via een melding. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied is daarbij het bevoegd gezag. Verzocht wordt om deze informatie op te nemen in de bestemming 'Water'.

Antwoord

De vergunningsplicht of meldingsplicht is vastgelegd in de Keur. De door de adressant bedoelde informatie is naar aanleiding van de zienswijze vermeld in paragraaf 5.1.2 van de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.

#### 3.6 Opmerking

De verantwoordelijke waterbeheerders dienen hun reguliere beheer- en onderhoudswerkzaamheden te allen tijde te kunnen uitvoeren. Verzocht wordt om daarom een uitzonderingsregel op te nemen waarin alle handelingen en werkzaamheden ten behoeve van regulier beheer en onderhoud zijn vrijgesteld van vergunningsvereisten.

Antwoord

In het bestemmingsplan zijn diverse dubbelbestemmingen opgenomen (bijvoorbeeld de gronden welke een archeologische verwachtingswaarde hebben) waarbij in een aantal gevallen ook een regeling ten aanzien van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is opgenomen. Deze regeling houdt in dat voor bepaalde werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist is. Deze omgevingsvergunning is echter niet nodig indien het normaal onderhoud en beheer betreft. De door de adressant bedoelde werkzaamheden zijn aan te merken als normaal onderhoud en beheer. In de dubbelbestemming met betrekking tot de waterkering is geen regeling ten aanzien van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen aangezien deze belangen al zijn gewaarborgd via de Keur.

### 3.7 Opmerking

Geluidsgevoelige bestemmingen mogen geen belemmering opleveren voor het gebruik en beheer van de rijkswegen. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van 12 ligplaatsen voor woonboten aan de Pedro de Medinalaan door middel van toepassing van de wijzigingsbevoegdheid leidt tot een overschrijding van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting ter plaatse van de woonboten. Alhoewel nog nader onderzoek zal worden uitgevoerd is er sprake van een problematische situatie, mede gelet op eventuele toekomstige uitbreiding van de A10. Verzocht wordt om de wijzigingsbevoegdheid voor de woonboten te schrappen.

#### Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

### 3.8 Opmerking

Het is van groot belang om in ruimtelijke plannen te zorgen voor een goede verankering van het rijkswegennet, inclusief eventuele toekomstige uitbreidingen van het wegennet. Volgens het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geldt in verband met een mogelijke uitbreiding met één rijstrook in beide richtingen aan weerszijden van de Rijksweg A10 een reservering van 34 meter vanaf de buitenste kantstreep tussen knooppunt Coenplein en knooppunt Watergraafsmeer. Deze reservering is deels gelegen in het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan. Conform artikel 2.7.4 van het Barro mag het bestemmingsplan ten opzichte van het geldende bestemmingsplan geen belemmerende activiteiten of bestemmingen binnen het aangewezen reserveringsgebied mogelijk maken. Verzocht wordt om hier in de planverbeelding en regels rekening mee te houden en tevens in paragraaf 3.1.1 van de toelichting in te gaan op de ruimtereservering.

#### Antwoord

Het Barro is per 1 oktober 2012 aangepast waarbij ook reserveringsgebieden voor verbreding van bestaande hoofdwegen zijn aangewezen. Gelet op het Barro en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) geldt voor het betreffende deel van de A10 een reservering van 34 meter aan weerszijden van de weg ten behoeve van de mogelijke verbreding met één rijstrook. De oostelijke reservering is in het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. De gronden ter plaatse van deze reservering zijn bestemd als 'Water'. Deze bestemming vormt feitelijk geen belemmering voor een mogelijke uitbreiding van de A10. Naar aanleiding van de zienswijze is op de planverbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan een gebiedsaanduiding opgenomen overeenkomstig de ruimtelijke reservering. In de algemene aanduidingsregels van de regels is een regeling opgenomen om te voorkomen dat een toekomstige uitbreiding van het hoofdwegennet wordt belemmerd. Tevens is paragraaf 3.1.1 van het vast te stellen bestemmingsplan aangevuld met een passage over de aanpassing van het Barro en het Rarro.

### 3.9 Opmerking

Conform het Barro dienen primaire waterkeringen met bijbehorende beschermingszones als zodanig te worden bestemd. De primaire waterkering langs de westoever van het Amsterdam-Rijnkanaal is net buiten het plangebied gelegen maar volgens de geldende legger ligt de beschermingszone deels wel binnen het plangebied. Verzocht wordt om het binnen het

plangebied gelegen deel van de beschermingszone als zodanig te bestemmen. De adressant heeft hiertoe een digitaal bestand meegezonden.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de planverbeelding aangepast doordat het betreffende deel van de beschermingszone als 'Waterstaat - Waterkering' is bestemd.

### 3.10 Opmerking

Voor een zone van 30 meter uit het Amsterdam-Rijnkanaal en voor de gronden die onderdeel uitmaken van de waterkering met bijbehorende waterkeringszones geldt dat voor eventuele nieuwe ontwikkelingen een vergunning in het kader van de Waterwet verleend moet worden door de water(kering)beheerder.

Antwoord

In de dubbelbestemming met betrekking tot de waterkering is geen regeling ten aanzien van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen aangezien deze belangen al zijn gewaarborgd via de Keur. Wel is naar aanleiding van de zienswijze paragraaf 5.1.2 van het vast te stellen bestemmingsplan aangevuld.

### 3.11 Opmerking

De adressant is tevreden met de in het bestemmingsplan verankerde vrijwarringszone langs de vaarweg van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Antwoord

De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## 4. Adressanten 4

### 4.1 Opmerking

Het toestaan van de aanleg van parkeerplaatsen in het Diemerpark wordt als een teleurstellende ontwikkeling in het denken over IJburg beschouwd. Gevreesd wordt dat de rust waar mensen voor naar een park komen verstoord zal worden door autoverkeer en dat het zorgt voor gevaar voor aanrijdingen met voetgangers, fietsers, spelende kinderen, skaters en dieren. Auto's en scooters leiden tot geluidhinder en luchtverontreiniging en de aanleg van parkeerplaatsen nodigen uit om met de auto naar het sportveld te komen. Dat is niet te rijmen met het beleid om fietsgebruik te stimuleren en in strijd is met het beloofde autoluwe karakter van IJburg. Verwacht wordt dat de parkeerplaatsen niet alleen door bezoekers van bezoekende sportclubs zullen worden gebruikt maar ook in verband met avondtrainingen en feesten in de sportclubgebouwen en door eventuele andere bezoekers van het Diemerpark. Er is geen garantie dat er niet nog meer parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd omdat vermoed wordt dat er 'nooit genoeg' parkeerplaatsen zijn. Het is niet realistisch om er van uit te gaan dat auto's niet harder zullen rijden dan 10 km/u en dat het na het toestaan van autoverkeer nog lastiger zal zijn om scooters (met geel kenteken) uit het park te houden.



Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## **5. Adressant 5**

### **5.1 Opmerking**

Er zouden geen parkeerplaatsen in het Diemerpark mogen komen. Het park heeft zich sinds de opening ontwikkeld tot een gastvrij en intensief gebruikt park waar natuur, recreatie en sport in balans met elkaar zijn. Het autovrije karakter is volgens de adressant een wezenlijk onderdeel van de identiteit. Door de aanleg van parkeerplaatsen krijgt het park een openbare weg waardoor de kans op ongelukken toeneemt. Handhaving van de verkeersregels in het park en parkeerbeleid rondom het park zou nu al moeizaam verlopen en verwacht wordt dat niet alle automobilisten zich zullen houden aan een maximum snelheid van 10 km/u. Door de aanleg van parkeerplaatsen is onbezorgd recreëren en ontspannen niet meer vanzelfsprekend, mede doordat er meer verkeer zal worden gegenereerd door bijvoorbeeld bezoekers die geen gebruik maken van de sportvelden. Gevreesd wordt dat er uiteindelijk niet genoeg parkeerplaatsen zijn waardoor er meer parkeerplaatsen gerealiseerd zullen gaan worden waarna het Diemerpark de parkeeroverloop van IJburg zal worden zonder dat er sprake is van onvoldoende uitwerking van garanties, afspraken en verkeersmanagement. Het verlaten van het autovrije-principe strookt tenslotte niet met het beleid van het stadsdeel om fietsen en bewegen te stimuleren en IJburg autoluw te houden. Verzocht wordt om bij de vaststelling de keuze te maken voor veiligheid en welzijn van de inwoners door autoverkeer in het park te voorkomen en geen parkeerplaatsen mogelijk te maken. Er zijn voldoende alternatieven voor parkeerplaatsen beschikbaar.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## **6. Adressant 6**

### **6.1 Opmerking**

De adressant heeft bezwaar tegen de mogelijkheid om parkeervoorzieningen in het Diemerpark aan te leggen en de mogelijke aanrijroutes die beide tot het Hoofdnet Fiets behoren. Op basis van ervaring tijdens hardlopen en fietsen merkt de adressant op dat de aanrijroute Diemerzeedijk nu al een verkeersknelpunt is voor hardlopers, wandelaars en fietsers doordat de weg niet breed genoeg is om fiets- en voetgangers en autoverkeer probleemloos naast elkaar van de weg gebruik te laten maken. De adressant voelt zich niet veilig en kan zich daardoor niet vinden in de stelling dat een (geringe) toename van het autoverkeer op de Diemerzeedijk niet tot een verkeersknelpunt zal leiden. Snelheidsbeperkingen zullen naar verwachting geen oplossing bieden omdat automobilisten zich daar niet aan houden. Daarnaast wordt gewezen op de kruising met het fietspad vanaf de Nesciobrug naar het Diemerpark. Fietsers hebben bij deze kruising een hoge snelheid door de steile helling van de Nesciobrug waardoor de adressant bij de kruising met andere weggebruikers al enkele bijna-ongelukken heeft meegemaakt.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

6.2 Opmerking

De aanrijroute via de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad brengt veiligheidsproblemen met zich mee door de vele fietsers, hardlopers, wandelaars en skaters die van het Dick Hilleniuspad gebruik maken. Er zou nu als sprake zijn van een ruimtegebrek op drukke momenten. Door auto's op deze route te laten rijden zal er geen sprake meer zijn van de bredere paden en het grotere comfort waar in het Hoofdnet Fiets over wordt gesproken.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

**7. Waternet**

7.1 Opmerking

Ten tijde van het voorontwerpbestemmingsplan waren de leggers van de waterkering nog in concept. De leggers zijn inmiddels vastgesteld. Verzocht wordt om de meegestuurde zoneringen te hanteren in het bestemmingsplan.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de planverbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan aangepast conform de zienswijze.

7.2 Opmerking

Ten aanzien van het kopje wateropgave in de waterparagraaf merkt de adressant op dat de eilanden niet te beschouwen zijn als zelfstandige polders maar als opgespoten eilanden.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 5.1.2 van het vast te stellen bestemmingsplan aangepast conform de zienswijze.

7.3 Opmerking

De in de waterparagraaf beschreven Nota Vaarwater uit 2006 is ingetrokken. In 2012 is een nieuwe Nota Vaarwater op Orde vastgesteld. Voor woonboten geldt met name de Keur en het Waterbeheerplan. Verzocht wordt om de tekst van de waterparagraaf hierop aan te passen.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 5.1.2 van het vast te stellen bestemmingsplan aangepast conform de zienswijze.

#### 7.4 Opmerking

De in de waterparagraaf opgenomen tekst over grondwater op Haveneiland, Grote Rieteiland en Kleine Rieteiland is niet juist aangezien de maximale aanlegdiepte van ondergrondse werken en kademuren NAP - 1,0 meter is. Verder is niet duidelijk wat met de verticale bouwdiepte wordt bedoeld.

Antwoord

In artikel 2 van de regels is aangegeven dat de verticale bouwdiepte wordt gemeten vanaf het peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk. De verticale bouwdiepte geeft dus aan tot hoe diep in de grond een bouwwerk mag worden gebouwd.

In de geldende uitwerkingsplannen is geen maximale verticale bouwdiepte opgenomen voor Haveneiland, Grote Rieteiland en Kleine Rieteiland. De maximale verticale bouwdiepte is/wordt alleen als uitgangspunt gehanteerd. Naar aanleiding van de zienswijze is de maximale verticale bouwdiepte op Haveneiland, Grote Rieteiland en Kleine Rieteiland vermeld in paragraaf 5.1.2 van de toelichting.

#### 7.5 Opmerking

Geconstateerd wordt dat de parkeergarage bij blok 43b niet in het voorontwerpbestemmingsplan was opgenomen en dat er geen tussentijdse afstemming met Projectbureau IJburg heeft plaatsgevonden. De adressant wenst het onderzoek zorgvuldig te beoordelen en waar nodig te overleggen. Op basis van een eerste quick scan heeft de adressant een aantal bevindingen gedaan. Verzocht wordt om deze bevindingen in het bestemmingsplan te verwerken.

Antwoord

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is er contact geweest met zowel Waternet als Projectbureau IJburg. Met beide partijen is overeengekomen dat de plannen voor de parkeergarage nog onvoldoende concreet zijn. In overleg is daarom besloten om de parkeergarage niet mogelijk te maken in het bestemmingsplan. De parkeergarage wordt in het vast te stellen bestemmingsplan geschrapt (dit leidt tot een aanpassing van de toelichting, de regels en de verbeelding).

#### 7.6 Opmerking

Ten aanzien van de opmerking dat in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de beperkingen die voor Steigereiland en Rieteiland Oost gelden, voor wat betreft ondergronds bouwen, is de vraag hoe daarmee rekening is gehouden.

Antwoord

Conform het geldende bestemmingsplan en de uitwerkingsplannen zijn in de planverbeelding van het nieuwe bestemmingsplan verticale bouwdieptes aangeduid binnen de bouwvlakken op Steigereiland en Rieteiland Oost. In de regels is bepaald dat in geval van een dergelijke aanduiding gebouwen niet dieper onder peil mogen worden gebouwd dan is aangeduid. Daardoor kunnen gebouwen op Steigereiland en Rieteiland Oost niet dieper onder peil worden gebouwd.

7.7 Opmerking

Na het overnemen van de onder 7.1 t/m 7.6 genoemde opmerkingen kan worden geconcludeerd dat er voldoende rekening is gehouden met de wateraspecten.

Antwoord

De opmerkingen, genoemd onder 7.1 t/m 7.6, hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Er is daardoor voldoende rekening gehouden met de wateraspecten.

7.8 Opmerking

De adressant heeft enkele tekstuele opmerkingen en aanvullingen ten aanzien van paragraaf 5.1.2 en 6.2.5 van de toelichting alsmede twee aanvullende notities met afspraken tussen Waternet en het Projectbureau IJburg. Deze notities hebben onder meer betrekking op de maximale oppervlakte van steigers.

Antwoord

De tekstvoorstellen worden verwerkt in paragraaf 5.1.2 en 6.2.5 van het vast te stellen bestemmingsplan.

7.9 Opmerking

Verzocht wordt om het toekennen van drijvende terrassen als recht zorgvuldig tegen het licht te houden gezien de ongewenste beheersituatie die mogelijk in de Polygoongracht kan ontstaan.

Antwoord

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost heeft op 24 januari 2012 de 'Richtlijnen voor drijvende terrassen in de Polygoongracht' vastgesteld. De richtlijnen gaan uit van het onder voorwaarden mogelijk maken van drijvende terrassen mits een minimale doorvaartbreedte van de Polygoongracht is gewaarborgd. In het bestemmingsplan zijn drijvende terrassen daarom alleen toegestaan op locaties waar de minimale doorvaartbreedte niet wordt belemmerd. Er zijn daarbij maxima ten aanzien van de hoogte en diepte vastgelegd. Daarnaast dienen bewoners, los van het bestemmingsplan, een watervergunning bij Waternet aan te vragen. Ongewenste beheersituaties zullen door handhaving worden tegengegaan.

**8. Tennet**

8.1 Opmerking

In het plangebied is een bovengronds gedeelte van een hoogspanningsverbinding van de adressant aanwezig, welke in het ontwerpbestemmingsplan is vastgelegd. Verzocht wordt om de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde te wijzigen naar 75 meter in verband met de maximale hoogte van de hoogspanningsmast.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de maximale bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de hoogspanningsverbinding verhoogd naar 75 meter.

## 8.2 Opmerking

Ondanks de aanwezigheid van een zakelijk recht wordt vanwege beperkingen verzocht om een omgevingsvergunningenstelsel op te nemen voor werken en werkzaamheden ter plaatse van de hoogspanningsverbinding. Door een dergelijk stelsel kunnen plannen en werkzaamheden op hun toelaatbaarheid worden getoetst en worden levensgevaarlijke situaties voorkomen, evenals schade aan de funderingen van masten, overschrijding van de norm voor de afstand tussen de laagsthangende geleiders en het maaiveld, het verloren gaan van voldoende vrije werkruimte en vuuroverlast als gevolg van geparkeerde auto's. De adressant heeft een tekstvoorstel voor het omgevingsvergunningenstelsel meegestuurd.

### Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is binnen de dubbelbestemmingen 'Leiding - Hoogspanningsverbinding - 1' en 'Leiding - Hoogspanningsverbinding - 2' een omgevingsvergunningenstelsel ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Het parkeren van auto's onder de hoogspanningsverbinding kan overigens niet via een omgevingsvergunningenstelsel ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden worden tegengehouden aangezien parkeren niet als werk of werkzaamheid aan te merken is. Verder zijn de in het tekstvoorstel van de adressant genoemde onroerende objecten (lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair) aan te merken als bebouwing. Ten aanzien van bebouwing geldt dat dat niet via een omgevingsvergunningenstelsel ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden kan worden geregeld maar via de bouwregels.

De beide dubbelbestemmingen vallen samen met de bestemmingen 'Groen - 1', 'Groen - 3', 'Verkeer - 1' en/of 'Water'. Op de bestemming 'Verkeer - 1' na is parkeren niet toegestaan binnen deze bestemmingen. Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast doordat parkeren niet is toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer - 1' voor zover de betreffende gronden samenvallen met de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding - 2'. Deze aanpassing is niet nodig ten aanzien van de bestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding - 1' omdat deze bestemming niet samenvalt met de bestemming 'Verkeer - 1'.

## 9. Adressant 9

### 9.1 Opmerking

De realisatie van parkeervoorzieningen op het sportpark is een goede ontwikkeling aangezien er, zeker op termijn, geen betere keuze is en het sportpark intensiever gebruikt zal gaan worden. De adressant wijst op eerdere brieven waarin de huidige situatie van parkeeroverlast op de Diemerzeedijk en Buitenkerkerweg is beschreven. Door de parkeeroverlast is de bereikbaarheid van de aan deze twee wegen gelegen bedrijven en woningen en het Amsterdam-Rijnkanaal door onder meer nood- en hulpdiensten in het geding, ondanks de geplaatste verkeersborden. Ook is er sprake van gevaarlijk diepe sleuven in het talud langs de weg vanwege de zware wioldruk. Het experiment om bezoekers van het sportpark te laten parkeren in de parkeergarage van het winkelcentrum wordt als goed bedoeld beschouwd maar de verwachting is dat dit niet voldoende soelaas zal bieden. De Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg worden ongeschikt geacht om het parkeren voor de sportvelden te faciliteren, mede omdat deze wegen onderdeel uitmaken van de ecologische corridor. Na herprofilering derde fase en de instelling van betaald parkeren kan wel op beperkte schaal op de Diemerzeedijk worden geparkeerd.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 9.2 Opmerking

Alhoewel het bestemmingsplan daar geen uitspraken over doet wordt er voor gepleit om de ontsluiting van de toekomstige parkeervoorziening in het Diemerpark af te wikkelen via IJburg en niet via de Diemerzeedijk. Deze smalle dijk wordt ongeschikt geacht voor grote hoeveelheden verkeer en is bovendien onderdeel van de ecologische corridor. Omdat de sportvelden een stedelijke voorziening van IJburg zijn is het wenselijk om het autoverkeer via IJburg af te handelen en niet via het naastgelegen natuurgebied.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Kortheidshalve wordt voor de beantwoording van de zienswijze naar de bijlage verwezen.

### **10. Adressant 10 van Kalff Katz advocaten, mede namens het bestuur van de vereniging Diemerpark voor iedereen/IJburg gastvrij en overige adressanten 10**

#### 10.1 Opmerking

Voor bezoekers van het Diemerpark en het daarin gelegen sportpark is de parkeergarage onder het winkelcentrum aan de IJburglaan niet geschikt en voldoet deze optie niet aan bestaande wet- en regelgeving, relevante normen en bestaand en voorgenomen beleid:

- a. De loopafstand van de parkeergarage naar het Diemerpark en sportpark bedraagt circa 1.000 meter. Door het CROW en in de conceptnota parkeernormen van stadsdeel Oost wordt een loopafstand van 100 respectievelijk 200 meter acceptabel geacht. Voor minder valide of minder ter been zijnde bezoekers en het laden en lossen van kleine kinderen is een afstand van een kilometer geen aanvaardbare optie.
- b. Gelet op het Locatiebeleid 2008 geldt dat het Diemerpark en het sportpark vanwege de ligging op een C-locatie binnen 10 minuten bereikbaar dienen te zijn vanaf de afslag S114. Daar wordt niet aan voldaan.
- c. De capaciteit van de parkeergarage is (structureel) onvoldoende en het stadsdeel/de gemeente kunnen vanwege de eigendomssituatie geen invloed uitoefenen op gebruik en beheer.

Tegen commerciële tarieven parkeren in de op grote afstand gelegen parkeergarage sluit op geen enkele wijze aan bij wat gebruikelijk is en wat verwacht mag worden. Omwonenden van het sportpark worden in groeiende mate geconfronteerd met parkeeroverlast en onnodig verkeer in de omliggende straten, ondanks de verwijzing naar de parkeergarage. Uit de rapportage van Arcadis blijkt dat de parkeergarage geen deugdelijk alternatief is gelet op de te verwachten behoefte aan parkeerplaatsen op (middel)lange termijn en het aantal beschikbare plaatsen in de parkeergarage.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 10.2 Opmerking

Gelet op de vorige opmerking zullen parkeerplaatsen in of dichterbij de ingang van het Diemerpark gerealiseerd moeten worden. Het in de activiteitenzone van het Diemerpark gelegen sportpark is volwaardig en in ontwikkeling. In deze zone hebben voorzieningen de voorkeur boven de natuurwaarde. Op basis van het Locatiebeleid 2008 geldt er voor sportvelden een norm die lager is dan de parkeercijfers van het CROW. Door DRO is op basis van ervaringscijfers gesteld dat 15 tot 20 parkeerplaatsen per sportveld nodig zijn. In het ontwerpbestemmingsplan zijn binnen het Diemerpark slechts twee locaties aangewezen waar parkeren voor gemotoriseerde voertuigen wordt toegestaan, met een maximum van 117 parkeerplaatsen. Daarbij is echter geen rekening gehouden met het in dezelfde zone geplande evenemententerrein. Omdat uit onderzoek blijkt dat parkeren in de omgeving van het Dick Hilleniuspad tot de mogelijkheden behoort en dat geen strijd oplevert met wet- en regelgeving, willen de adressanten een onnodige beperking in keuzes en mogelijkheden op korte en (middel)lange termijn voorkomen. Omdat het ontwerpbestemmingsplan minder locaties mogelijk maakt dan er zijn onderzocht en waarover vanwege de potentiële geschiktheid nog een politiek/bestuurlijke beslissing moet worden genomen wordt verzocht om het bestemmingsplan aan te passen door:

- a. Alle ruimte in, op of grenzend aan de Oeverzeggestraat, het Dick Hilleniuspad en de Diemerzeedijk zodanig te bestemmen zodat de aanleg en het gebruik van parkeerplaatsen mogelijk wordt, inclusief de twee locaties die zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
- b. Gemotoriseerd verkeer toe te staan in de Oeverzeggestraat, op het Dick Hilleniuspad (tot aan de Diemerzeedijk) en de brug tussen deze straten zodat gewaarborgd is dat gemotoriseerd verkeer via de Overzeggestraat dan wel de Diemerzeedijk de parkeervoorzieningen aan het Dick Helleniuspad kan bereiken.

Voldoende parkeerplaatsen nabij het sportpark zijn van groot belang voor de sportverenigingen, hun leden en overige gebruikers (bezoekers) zodat daardoor sprake is van een gelijke behandeling met andere sportverenigingen/sportparkgebruikers in Amsterdam. In wet- en regelgeving en beleid is het belang van gebruikers/bezoekers van het Diemerpark en het sportpark vastgelegd en erkend. Bij afwijking zal onderbouwd moeten worden welk ander belang zodanig zwaar dient te wegen waarbij dit andere belang niet alleen uit financiële overwegingen mag bestaan. Ten aanzien van de bezwaren van derden tegen de aanleg en gebruik van parkeerplaatsen stellen de adressanten dat deze derden niet in hun belangen worden getroffen door parkeerplaatsen. Na voltooiing van het sportpark resteert er ruim 80 hectare park zonder gemotoriseerd verkeer en de verkeersstromen op het Dick Helleniuspad kunnen, met enige kleine aanpassingen, goed van elkaar worden gescheiden zodat de veiligheid voor alle gebruikers gewaarborgd is.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 10.3 Opmerking

Uit zou moeten worden gegaan van minimaal 117 parkeerplaatsen zodat de mogelijkheid en flexibiliteit wordt verschaft om op korte termijn nadere invulling aan het parkeren te geven. Het creëren van mogelijkheden in het bestemmingsplan staat los van de uiteindelijke besluitvorming om al dan niet daadwerkelijk parkeervoorzieningen aan te leggen. Het ruimer bestemmen wordt daarmee niet in de weg gestaan. Indien deze ruimere mogelijkheden achterwege worden gelaten dan wordt latere besluitvorming bemoeilijkt, vertraagd of onmogelijk gemaakt. Verzocht wordt om parallel aan de besluitvorming van het

bestemmingsplan een beslissing te nemen om (minimaal) 117 parkeerplaatsen in het Diemerpark te realiseren en deze beslissing onderdeel te laten zijn van het bestemmingsplan zodat voorkomen wordt dat na vaststelling nog nadere besluitvorming dient plaatst te vinden.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

**11. Adressant 11 van Gaastra advocaten namens de Vereniging Designstrip Amsterdam en de diverse ondernemingen binnen de Designstrip IJburg**

11.1 Opmerking

Gelet op de ligging en de rol die de DesignStrip vervult is het belangrijk dat de DesignStrip zichtbaar blijft als de skyline van IJburg vanaf de Enneüs Heermabrug. Het ontwerp en de uitstraling van de openbare ruimte en de afzonderlijke gebouwen is gericht op een mix van duurzame kwaliteit en ontwikkeling. Het via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk maken van maximaal 12 woonschepenligplaatsen verstoort die uitstraling doordat de oever verrommelt en de woonschepen niet passen bij het aanzicht van de gebouwen van de DesignStrip. Behalve afmeting en aantal zijn er geen nadere eisen gesteld aan de woonschepen zodat elk woonschip de mogelijkheid krijgt om aan te leggen. Het voorzien in woonschepen achter de DesignStrip wordt vanwege de uitstraling van de DesignStrip in strijd met een goede ruimtelijke ordening geacht. Vanwege een groot aantal alternatieve locaties wordt verzocht om de onderhavige locatie niet langer als mogelijke ligplaats te bestemmen.

Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

11.2 Opmerking

De wet- en regelgeving ten aanzien van geluidhinder en ruimtelijke ordening is per 1 juli 2012 (ingrijpend) gewijzigd. Het terrein waar de woonboten via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk zijn gemaakt ligt binnen enkele geluidszones. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting maximaal 65 dB bedraagt vanwege de IJtram en 62 dB vanwege de IJburglaan. Deze geluidsbelastingen zijn hoger dan de voorkeurgrenswaarden en een hogere waarde is niet mogelijk. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet welke geluidsreducerende maatregelen men in het kader van het wijzigingsplan voor ogen heeft om de geluidsbelasting aan de maximale grenswaarde te laten voldoen. De (mogelijke) aanleg van dergelijke maatregelen wordt niet mogelijk gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan. Op zichzelf is het juist dat de uiteindelijke geluidstoets pas in het kader van het wijzigingsplan plaats vindt maar uit jurisprudentie blijkt dat in verband met de uitvoerbaarheid wel aannemelijk dient te zijn dat er gebruik kan worden gemaakt van wijzigingsbevoegdheid. Op basis van het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen gebruik kan worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid.



Antwoord

Met het uitgevoerde akoestische onderzoek is aannemelijk gemaakt dat de ligplaatsen gerealiseerd zouden kunnen worden uit oogpunt van geluid. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 11.1.

#### 11.3 Opmerking

Het IJmeer/Markermeer is aangewezen als Natura 2000 gebied. Het water waar de wijzigingsbevoegdheid betrekking op heeft maakt deel uit van de Ecologische hoofdstructuur van Noord-Holland (EHS), zoals ook blijkt uit de regeling van het bestemmingsplan. Ondanks dat er nog geen wijzigingsplan dient te worden opgesteld moet er wel aandacht worden besteed aan het feit dat de wijzigingsbevoegdheid het permanent aanmeren van woonschepen in dat deel van de EHS mogelijk maakt. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is niet ingegaan op de vraag of de voorgestane ontwikkeling (inclusief de daarvoor benodigde (grondroerende) werkzaamheden) voldoet aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet en of met de voorgestane ontwikkeling voorkomen wordt dat de in het gebied aanwezige vogels, die voornamelijk langs de randen van het IJmeer en bij de aangelegde mosselbanken foerageren en broeden, worden verstoord. Deze onjuiste en onzorgvuldige motivering is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Antwoord

De locatie waar de ligplaatsen voor woonarken en woonschepen waren voorzien is, gelet op de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie, geen onderdeel van de EHS. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 11.1.

#### 11.4 Opmerking

Uit de Keurkaart en het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de oever van het Steigereiland een primaire waterkering is. Volgens de Keur is het verboden om bepaalde werkzaamheden uit te voeren in de kern- en beschermingszone. De locatie waar de wijzigingsbevoegdheid betrekking op heeft is gelegen binnen de kern- en beschermingszone waardoor er vergunning nodig is voor de aanleg van diverse afmeervoorzieningen en nutsvoorzieningen. Ten onrechte is niet onderzocht of de benodigde vergunningen kunnen worden verleend en wordt er geen aandacht besteed aan het feit dat de woonschepen zijn voorzien in de kern- en beschermingszone. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht geraadpleegd is bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan is zonder nadere toelichting onjuist voorbereid en gemotiveerd.

Antwoord

De locatie waar de ligplaatsen voor woonarken en woonschepen waren voorzien is gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een waterkering. Daardoor is voor bepaalde werkzaamheden een watervergunning nodig. Het is aannemelijk dat deze watervergunning wordt verkregen mits rekening wordt gehouden met de eisen ten aanzien van een waterkering. Dat de beoogde ligplaatsen niet op voorhand in strijd waren met de waterkering blijkt ook uit de zienswijze van Waternet aangezien die adressant geen opmerkingen heeft gemaakt over de beoogde ligplaatsen. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 11.1.

### 11.5 Opmerking

Voor de woonschepen zijn allerlei voorzieningen nodig als nutsvoorzieningen, aanlegsteigers en toegangspaden in de bestaande groenvoorziening. Deze voorzieningen vallen buiten de grenzen van de wijzigingsbevoegdheid maar in het ontwerpbestemmingsplan zijn deze voorzieningen niet mogelijk gemaakt zodat het bestemmingsplan in de toekomst zal moeten worden aangepast om deze voorzieningen alsnog mogelijk te maken. De uitvoerbaarheid van de wijzigingsbevoegdheid is daarmee niet gegarandeerd wat aanleiding is om de wijzigingsbevoegdheid niet op te nemen.

Antwoord

Na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zouden de betreffende gronden zijn aangeduid als 'specifieke vorm van water - woonschepenligplaats - 2'. In het ontwerpbestemmingsplan was ter plaatse van deze aanduiding het gebruik van ligplaatsen voor woonarken en woonschepen, aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteiten, steigers, pieren, een golfbreker en afmeerpalen toegestaan. Nutsvoorzieningen kunnen vergunningsvrij worden gerealiseerd en toegangspaden in de bestaande groenvoorziening zijn mogelijk volgens de bestemming 'Groen'. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 11.1.

### 11.6 Opmerking

De ondernemers op de DesignStrip parkeren op eigen terrein en op de rest van Steigereiland is geen plek meer om te parkeren aan de openbare weg. De komst van 12 woonschepen zorgt voor meer behoefte aan parkeergelegenheid, welke er niet is. In het ontwerpbestemmingsplan is hier geen aandacht aan besteed zodat er sprake is van een onjuiste en ontoereikende motivatie en strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Antwoord

Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 11.1.

### 11.7 Opmerking

Gelet op de in 11.1 t/m 11.6 gemaakte opmerkingen is het verzoek om het bestemmingsplan zonder de wijzigingsbevoegdheid voor woonschepen vast te stellen.

Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

## 12 Adressant 12

### 12.1 Opmerking

De adressant is tegen de aanleg van parkeerplaatsen in het Diemerpark om de volgende redenen:

- a. De aanleg van parkeerplaatsen in het Diemerpark is onverenigbaar met de gedachte die men 10 jaar geleden had dat het een autoluwe wijk zou worden.

- b. De loopafstand van de tramhalte naar het sportpark is even groot als die van de parkeergarage naar het sportpark maar van die eerste groep bezoekers komen geen klachten over de loopafstand.
- c. De weg en het bruggetje naar de sportvelden zijn niet ontworpen vanuit de gedachte van autoverkeer in twee richtingen maar slechts voor bestemmingsverkeer naar twee woonblokken en fietsverkeer richting de fietsbrug Nesciobrug.
- d. Automobilisten rijden momenteel al zo snel mogelijk van en naar het bruggetje om kinderen te droppen waardoor de adressant vreest voor de gevolgen als de weg als ontsluiting van de sportvelden gaat dienen en het verkeer van beide kanten komt.
- e. Verwacht wordt dat er niet afdoende toezicht gehouden gaat worden op bijvoorbeeld de snelheid en het doel waarmee de auto's het park inrijden.
- f. Het parkeerterrein is in de nachtelijke uren sociaal onveilig.
- g. De bewoners die bezwaar aantekenen tegen de aanleg van recreatiesteigers bij Steigereiland Zuid zijn eigenlijk 'zielsverwanten' aangezien het om een complexe juridische ruimtelijke omgeving gaat. Er is reden om dit in een groter verband te zien.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

### **13 Adressanten 13**

#### **13.1 Opmerking**

Het bestemmingsplan legt het reeds bestaande IJburg vast zonder enige flexibiliteit (met name appartementencomplexen). In een sterk individualiserende markt is dat uit de tijd en star waardoor de bewoners die IJburg hebben gemaakt tot wat het nu is worden beperkt en sterk tekort worden gedaan. Door gebrek aan ruimte zijn enkele bewoners van blok 30 aan de Kiekstraat bezig met de uitbreiding van de woning middels een dakopbouw en terras. Deze uitbreiding is mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan waarbij wordt gewezen op een in dat plan opgenomen vrijstellingsbevoegdheid. De bewoners hebben op 17 september 2012 een positief vooroverleg gehad met de welstandscommissie en de bouwaanvraag is gereed voor indiening. De bouwaanvraag past niet in het ontwerpbestemmingsplan doordat is uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 15 meter en er volgens de toelichting geen verdere uitbreidingsmogelijkheden zijn bij appartementencomplexen. Dit verlaagt de potentiële marktwaarde van de woningen.

Antwoord

Ter plaatse van blok 30 geldt momenteel 'Uitwerkingsplan 5' van bestemmingsplan 'IJburg, eerste fase'. De maximale bouwhoogte bedraagt 16 meter. In het uitwerkingsplan is tevens een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om de maximale bouwhoogte te verhogen tot 20 meter. Deze vrijstellingsbevoegdheid mag betrekking hebben op maximaal 3.000 m<sup>2</sup> van het te bebouwen grondoppervlak waarbij een aaneengesloten omvang van maximaal 1.200 m<sup>2</sup> is toegestaan. Bij de realisatie van blok 30 is geen gebruik gemaakt van de vrijstellingsbevoegdheid aangezien de bouwhoogte nergens hoger dan 16 meter is. Benadrukt wordt dat de vrijstellingsbevoegdheid geen recht is maar slechts een bevoegdheid van het dagelijks bestuur betreft.

In het nieuwe bestemmingsplan is ter plaatse van het door de adressanten bedoelde deel uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 15 meter. Deze bouwhoogte correspondeert met de bestaande bouwhoogte. De maximale bouwhoogte kan volgens de algemene bouwregels van het vast te stellen bestemmingsplan bij recht met maximaal 1 meter worden verruimd. Er is ten aanzien van het door de adressanten bedoelde deel geen rekening gehouden met de door de adresanten bedoelde vrijstellingsbevoegdheid uit het geldende

bestemmingsplan aangezien blok 30 al is gerealiseerd. In het bestemmingsplan is in het algemeen wel rekening gehouden met het realiseren van dakopbouwen en dakterrassen door middel van een algemene afwijkingsbevoegdheid. Het stadsdeel kan daardoor per geval een afweging maken.

### 13.2 Opmerking

Binnen blok 30 is een deel bestemd als 'Verkeer - 2'. De gronden worden gebruikt ten behoeve van de ontsluiting van de school en als speelplaats. Onder het centraal in het blok gelegen speelveld ligt een bergingcomplex dat bij de appartementen van blok 30 hoort. De gronden zijn in eigendom van de Vereniging van Eigenaren (VvE) van de woningen rondom de school. De bestemmingswijze is daardoor niet juist en beperkt de toekomstige gebruiksmogelijkheden indien de overeenkomst tussen gemeente en VvE op termijn niet wordt verlengd. Het gebruik als tuin is bijvoorbeeld niet mogelijk.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de planverbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan aangepast doordat de bedoelde gronden die in eigendom van de VvE zijn als 'Tuin' zijn bestemd.

### 13.3 Opmerking

In de oorspronkelijke bouwaanvraag voor blok 30 is aan de Maria Austriastraat een blok van 6 gestapelde woningen opgenomen. Dit blok is niet gebouwd maar in de huisnummering is ruimte vrijgehouden om deze woningen later nog tussen te kunnen voegen. Het ontwerpbestemmingsplan maakt de realisatie van het blok niet mogelijk. Gelet op particulier opdrachtgeverschap wordt verzocht om de mogelijkheid open te houden om hier ooit nog woningen te kunnen realiseren. Op die manier kan het binnenterrein op termijn een meer besloten karakter krijgen en ontstaat er meer sociale controle rond de school, wat gunstig is ter voorkoming van overlast en vandalisme vanwege de regelmatige aanwezigheid van hangjongeren.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast doordat in de planverbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan rekening is gehouden met de realisatie van 6 gestapelde woningen, welke terugliggend in het bouwvlak liggen. Hiermee worden bestaande rechten van de verleende bouwvergunning gerespecteerd.

## 14 Adressant 14

### 14.1 Opmerking

Het ontwerpbestemmingsplan biedt de mogelijkheid om windturbines te plaatsen op woningen in de Zuidbuurt van Steigereiland waarbij één bouwregel aan de orde is, namelijk de maximale hoogte. Verder zijn er geen beperkingen opgelegd. Het op deze manier mogelijk maken van windturbines is bezwaarlijk omdat er geen onderzoek is gedaan naar de effecten van het op grote schaal toepassen van windturbines op en bij woningen in relatie tot de reeds aanwezige gebouwde omgeving. Windturbines hebben onder andere hinderlijk geluid, slagschaduw en horizonvervuiling tot gevolg. Het mogelijk maken van windturbines is ondoordacht en niet onderbouwd. Uit onderzoeken en testen blijkt daarnaast dat windmolens voor thuis te klein zijn om efficiënt te kunnen zijn. Er zijn voldoende alternatieven voorhanden die een gelijkwaardig of beter rendement opleveren zonder de nadelen van windturbines. Het alleen op Steigereiland mogelijk maken van windturbines is willekeurig aangezien op de rest van IJburg

iedere situatie afzonderlijk zal worden beoordeeld. Het mogelijk maken van windturbines op Steigereiland sluit niet aan bij beleid van de gemeente en provincie. In de windvisie van de gemeente Amsterdam is IJburg niet geschikt bevonden voor de plaatsing van windturbines terwijl het beleid van de provincie er op is gericht om geen windturbines op land te plaatsen. Verzocht wordt om de mogelijkheid voor de plaatsing van windturbines in de Zuidbuurt van Steigereiland te laten vervallen en dergelijke windturbines alleen mogelijk te maken via een afwijkingsbevoegdheid, conform de bestemmingswijze zoals die bij de rest van IJburg is toegepast. Op die manier kan per geval een afweging worden gemaakt.

Antwoord

De wens bestaat om duurzaamheid en natuurlijke energiebronnen te stimuleren door onder meer het toestaan van kleine windmolens op woningen. Momenteel is er geen formeel beleid ten aanzien van windmolens op of bij woningen. Wel is er een intern beleidskader voor de Zuidbuurt op Steigereiland. In het ontwerpbestemmingsplan is rekening gehouden met dat interne beleidskader.

Het mogelijk maken van windturbines is niet strijdig met het beleid van de gemeente en de provincie. De door de adressant bedoelde windvisie van de gemeente Amsterdam heeft betrekking op windmolens groter dan 15 meter en is derhalve niet relevant voor de windmolens die op Steigereiland mogelijk worden gemaakt aangezien deze windmolens maximaal 5 meter hoog zijn. In het onlangs vastgestelde windbeleid van de provincie is onderscheid gemaakt in windturbines en kleine windmolens. De bouw van kleine windmolens, zoals die op Steigereiland, is toegestaan volgens dat windbeleid.

Voor Steigereiland is geen windmeting uitgevoerd zodat momenteel niet inzichtelijk is wat de ruimtelijke gevolgen zijn van het plaatsen van windturbines conform het interne beleidskader. Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast doordat de realisatie van windturbines op Steigereiland niet meer bij recht is toegestaan. De aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - windturbines 1' en 'specifieke bouwaanduiding - windturbines 2' zijn verwijderd van de planverbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan. Ook is de bijbehorende regeling in de regels geschrapt. Het realiseren van windturbines is in het vast te stellen bestemmingsplan alleen nog mogelijk door middel van het toepassen van een afwijkingsbevoegdheid, conform de zienswijze van de adressant. Op die manier kan per geval een afweging worden gemaakt of de realisatie van een windturbine ruimtelijk aanvaardbaar is.

## **15 Adressant 15**

### **15.1 Opmerking**

De adressant is voor de mogelijkheid om parkeerplaatsen in het Diepermark aan te leggen. Daardoor worden de sportvelden goed bereikbaar voor bezoekers met jonge sporters, begeleiders, grootouders, minder validen en leveranciers en het behoort tot de normale gastvrijheid tegenover de te ontvangen sportclubs. Parkeren in de parkeergarage van winkelcentrum IJburg is geen goed alternatief omdat bezoekende automobilisten hier niet van op de hoogte zijn en dit vervolgens leidt tot vertraging bij wedstrijden, irritatie en onbegrip. De afstand van 1.000 meter is niet wenselijk en ook niet aan de orde bij andere sportclubs in Amsterdam (Oost). Verwacht wordt dat de parkeergelegenheid alleen in de weekenden aangeboden hoeft worden omdat de sportende jeugd bij doordeweekse trainingen al massaal op de fiets gaat.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## **16 Adressant 16 van Vereniging Het Steigertje**

### 16.1 Opmerking

De adressant is tegen de mogelijkheid om parkeerplaatsen in het Diemerpark aan te leggen. De natuurtoets is nog niet af en parkeren in park is een slecht idee voor mens en dier en schaadt de natuur Sporters kunnen prima lopen en bewegen is gezond. Bezoekers van de tegenpartij kunnen lopen vanaf een openbare parkeergelegenheid. Gewezen wordt op het Vondelpark waar ook geen auto's rijden maar wel sportclubs aanwezig zijn. De adressant vraagt hoe gehandhaafd zal worden en of de thuisspelende partij ook in het park mag parkeren.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

### 16.2 Opmerking

Verzocht wordt om een helder beleid te formuleren ten aanzien van de ingebruikname van het water door middel van privé-steigers. Omdat dergelijke steigers zich in openbaar gebied bevinden zouden deze openbaar toegankelijk moeten zijn zodat iedereen van het schone zwemwater op IJburg kan genieten. Gepleit wordt dat de gemeente deze steigers financiert zodat er geen discussie is over de toegankelijkheid van de steigers. Daardoor worden burgers ook niet gedwongen om verenigingen op te richten om te kunnen voldoen aan de onredelijke eisen uit het steigerplan en zijn er geen problemen met handhaving.

Antwoord

Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op de toegankelijkheid van een steiger of op welke wijze de steiger wordt gefinancierd. In het algemeen geldt dat steigers die in het openbaar gebied zijn gelegen ook openbaar toegankelijk dienen te zijn.

### 16.3 Opmerking

Gevraagd wordt waarom het steigerplan genoemd wordt in het ontwerpbestemmingsplan maar vervolgens slechts gedeeltelijk mogelijk wordt gemaakt (de onjuist maar onherroepelijk vergunde steigers achter blok 118). Verzocht wordt om het steigerplan of op te nemen of geheel buiten beschouwing te laten en in ieder geval precedentwerking te voorkomen door onjuist vergunde steigers niet op te nemen in het bestemmingsplan. De adressant vraagt zich tevens af waarom het slechte en mislukte steigerplan niet geheel vervangen wordt door nieuw en helder beleid waarna de grote steigerlocaties in het bestemmingsplan kunnen worden opgenomen. Aangezien er nog voldoende capaciteit is in de jachthavens in de directe omgeving is er geen aanleiding om steigers met vaste en tijdelijke ligplaatsen te creëren in een gebied met ecologische waarde. Door dergelijke steigers gaat bovendien het ecologische winsteffect van het eilandkarakter lokaal verloren en is niet verzekerd dat het Navigatiepad vrijgehouden blijft.

Antwoord

IJburg is een stadswijk in een waterrijke omgeving. Water- en oeverrecreatie spelen daarin een belangrijke rol. Hoewel de kaden en oevers van Steigereiland in eerste instantie een waterstaatkundige functie hebben, zou Steigereiland geen steigereiland zijn indien er geen mogelijkheid zou zijn om steigers aan te leggen. Het toenmalige stadsdeel Zeeburg heeft daarom het steigerplan voor de Zuidbuurt van Steigereiland opgesteld. Zoals is aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan is het steigerplan vanwege de bezwarenprocedure niet bij recht mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Uitzondering zijn de twee steigers bij blok 118 aangezien voor deze steigers een onherroepelijke omgevingsvergunning van kracht is. Het bestemmingsplan kan niet aan deze onherroepelijke omgevingsvergunning voorbij gaan.

De realisatie van overige steigers is in het bestemmingsplan alleen mogelijk indien gebruik wordt gemaakt van een afwijkingsbevoegdheid. In het kader van de afwijkingsbevoegdheid dient onder andere te worden aangetoond dat er geen negatieve invloed zal ontstaan op de instandhoudingsdoelstellingen van het nabijgelegen Natura 2000-gebied. Eventueel ter plaatse aanwezige flora en fauna wordt beschermd via de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

#### 16.4 Opmerking

Door het toestaan van privé-steigers en het uitvoeren van het steigerplan ontstaat in feite een (privé) haven. Het huidige bestemmingsplan staat steigers toe op locatie 2 maar als de wens is om een haven te creëren dan zullen de steigers uit het steigerplan moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan. Daarbij zullen dan ook de ruimtelijke gevolgen in kaart moeten worden gebracht.

Antwoord

Het is niet mogelijk en wenselijk om een (jacht)haven te creëren bij Steigereiland. Tevens wordt verwezen naar de beantwoording onder 16.3, waarbij ingegaan wordt waarom het steigerplan niet mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan.

#### 16.5 Opmerking

Het verhogen van de geluidnorm ten behoeve van de wijzigingsbevoegdheid voor woonschepen bij de DesignStrip is slecht voor mens en dier, niet toegestaan en ook niet wenselijk. De locatie is een recreatiegebied waar in het steigerplan en in het geldende bestemmingsplan recreatiesteigers voor pleziervaart waren voorzien. Deze recreatiesteigers moeten als gevolg van de woonschepen elders komen en dat is niet juist en eerlijk naar de burger. Het toestaan van woonschepen is daarom niet wenselijk.

Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen. Overigens had de realisatie van ligplaatsen van woonboten aan de Pedro de Medinalaan niet geleid tot significante geluidsoverlast.

## **17 Adressant 17 van Architectbna.nl**

### **17.1 Opmerking**

Verzocht wordt om het bestemmingsplan aan te passen door de bouwveloppe van kavel 12 op Rieteland Oost uit te breiden/te herstellen tot de grens van de belendingen, kavel 11 en 12 te mogen samenvoegen tot één woning en 195 m<sup>2</sup> aan-huis-gebonden bedrijf of beroep toe te staan (in plaats van 95 m<sup>2</sup>).

#### Antwoord

Conform het geldende uitwerkingsplan is in het nieuwe bestemmingsplan door middel van een afwijkingsbevoegdheid rekening gehouden met de samenvoeging van bouwvlakken zodat ter plaatse van bijvoorbeeld twee bouwvlakken één grotere woning kan worden gerealiseerd. Door middel van toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid kan het bouwplan van de adressant worden gerealiseerd voor wat betreft het realiseren van één woning op twee kavels. Het is niet wenselijk om vooruitlopend op het toepassen van de afwijkingsbevoegdheid al een groter bouwvlak op te nemen ter plaatse van de door de adressant bedoelde kavels. In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met het verzoek om 195 m<sup>2</sup> aan-huis-gebonden bedrijf of beroep toe te staan. Conform de regels van het stadsdeel geldt voor aan-huis-gebonden bedrijf of beroep een maximum oppervlak van 50 m<sup>2</sup>. Bij een groter oppervlak is er geen sprake meer van een aan-huis-gebonden bedrijf of beroep. Indien men in de toekomst een deel van de woning wil gebruiken als niet-woonfunctie en deze niet-woonfunctie is groter dan 50 m<sup>2</sup>, dan kan een dergelijk gebruik worden toegestaan via de in voorbereiding zijnde beleidsregels voor omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, 2° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

## **18 Adressant 18**

### **18.1 Opmerking**

In de ontwerpbeschikking Hogere waarden Wet geluidhinder zijn diverse adressen genoemd, welke zijn gelegen langs het tracé van de Oostelijke Ontsluitingsweg IJburg (OOIJ). Dit tracé vormt vanaf eind 2013/2014 een nieuwe toegangsweg naar Amsterdam en zal leiden tot een forse toename aan wegverkeer. In de beschikking is niet ingegaan op OOIJ en de te verwachten geluidstoename als gevolg daarvan. In het akoestisch onderzoek is wel in gegaan op OOIJ. Het is op basis van de beschikking onduidelijk hoe tot een verhoging van de voorkeurgrenswaarden wegverkeerslawaai is gekomen.

#### Antwoord

In het akoestisch onderzoek is conform de Wet geluidhinder nagegaan wat de gevolgen van OOIJ zijn voor de nog nieuw te realiseren geluidsgevoelige functies (de nog te ontwikkelen blokken). Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat er voor een aantal adressen de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden. Voor deze adressen wordt de maximale ontheffingswaarde niet overschreden, waardoor er een hogere waarde vastgesteld kan worden. Al deze adressen worden in de bijlage van de beschikking benoemd.

## **19 Adressant 19 van AFC IJburg**

### **19.1 Opmerking**

Zoals uit het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende bijlagen blijkt is parkeren in de parkeergarage van het winkelcentrum IJburg vanwege een capaciteitsprobleem geen oplossing voor het parkeren ten behoeve van het sportpark en wordt er niet voldaan aan



regelgeving/normering en beleid ten aanzien van parkeergelegenheid bij sportparken. Parkeervoorzieningen dienen in voldoende mate en binnen een zekere loopafstand nabij een sportpark gerealiseerd te worden. Omdat uit onderzoek blijkt dat parkeren in de omgeving van het Dick Hilleniuspad tot de mogelijkheden behoort en dat geen strijd oplevert met wet- en regelgeving, wil de adressant een onnodige beperking in keuzes en mogelijkheden op korte en middellange termijn voorkomen. Omdat het ontwerpbestemmingsplan minder locaties mogelijk maakt dan er zijn onderzocht en waarover vanwege de potentiële geschiktheid nog een politiek/bestuurlijke beslissing moet worden genomen wordt verzocht om het bestemmingsplan aan te passen door:

- a. Alle vijf de locaties zoals beschreven in het 'Advies parkeren sportpark Diemerpark' zodanig te bestemmen dat de aanleg en het gebruik van parkeerplaatsen mogelijk wordt, inclusief de twee locaties die zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
- b. Gemotoriseerd verkeer toe te staan in de Oeverzeggestraat, op het Dick Hilleniuspad (tot aan de Diemerzeedijk) en de brug tussen deze straten zodat gewaarborgd is dat gemotoriseerd verkeer via de Overzeggestraat dan wel de Diemerzeedijk de parkeervoorzieningen aan het Dick Helleniuspad kan bereiken.

Voldoende parkeerplaatsen nabij het sportpark zijn van groot belang voor AFC IJburg zodat daardoor sprake is van een gelijke behandeling met andere sportverenigingen/sportparkgebruikers in Amsterdam. Ook tegenstanders moeten op een eenvoudige wijze de velden kunnen bereiken. Tegen commerciële tarieven parkeren in de op grote afstand gelegen parkeergarage sluit op geen enkele wijze aan bij wat gebruikelijk is en wat verwacht mag worden. In wet- en regelgeving en beleid is het belang van gebruikers/bezoekers van het Diemerpark en het sportpark vastgelegd en erkend. Bij afwijking zal onderbouwd moeten worden welk ander belang zodanig zwaar dient te wegen waarbij dit andere belang niet alleen uit financiële overwegingen mag bestaan. Ten aanzien van de bezwaren van derden tegen de aanleg en gebruik van parkeerplaatsen stellen de adressanten dat deze derden niet in hun belangen worden getroffen door parkeerplaatsen. Na voltooiing van het sportpark resteert er ruim 80 hectare park zonder gemotoriseerd verkeer en de verkeersstromen op het Dick Helleniuspad kunnen, met enige kleine aanpassingen, goed van elkaar worden gescheiden zodat de veiligheid voor alle gebruikers gewaarborgd is.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 19.2 Opmerking

Het creëren van mogelijkheden in het bestemmingsplan staat los van de uiteindelijke besluitvorming om al dan niet daadwerkelijk parkeervoorzieningen aan te leggen. Het ruimer bestemmen wordt daarmee niet in de weg gestaan. Indien deze ruimere mogelijkheden achterwege worden gelaten dan wordt latere besluitvorming bemoeilijkt, vertraagd of onmogelijk gemaakt.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

### 19.3 Opmerking

In het ontwerpbestemmingsplan is geen aandacht geschonken aan het 'Evenemententerrein'. De realisatie van het terrein zal leiden tot behoefte aan extra parkeervoorzieningen. Mede gelet op de verdere ontwikkeling van het sportpark zou uitgegaan dienen te worden van minimaal 117 parkeerplaatsen.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt geen evenemententerrein mogelijk. Er is momenteel niet inzichtelijk te maken wat voor soort evenementen hier plaats gaan vinden. Vooral nog vinden er incidenteel, kleinschalige evenementen plaats. Zolang er sprake is van incidentele evenementen, biedt het Besluit omgevingsrecht voldoende mogelijkheden om deze evenementen mogelijk te maken.

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

### 19.4 Opmerking

Het bestemmingsplan dient rekening te houden met zowel het nog te realiseren tijdelijke clubgebouw als het nog te realiseren permanente clubgebouw.

Antwoord

Het sportpark is bestemd als 'Sport'. Binnen deze bestemming zijn tijdelijke en permanente clubgebouwen met een gezamenlijk maximum oppervlak van 2.000 m<sup>2</sup> toegestaan.

### 19.5 Opmerking

Het bestemmingsplan zou ruimte moeten creëren om meer dan 3 voetbalvelden te realiseren. Weliswaar is het ongewis per wanneer IJburg wordt uitgebreid maar in verband met de verwachte groeiende sportbehoefte is het wenselijk dat een groter gedeelte van het Diemerpark mede als sportpark wordt bestemd. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om in de toekomst in te spelen op een dan concrete behoefte.

Antwoord

In het ontwerpbestemmingsplan is rekening gehouden met een uitbreiding van het sportpark met twee extra sportvelden. Deze uitbreiding is gebaseerd op een reële verwachting. Een verdere uitbreiding van het sportpark is momenteel niet mogelijk. De gronden in het Diemerpark die gebruikt kunnen worden ten behoeve van sport, zijn namelijk beperkt. Dit heeft alles met de ondergrond te maken. Het Diemerpark is ontstaan op een afvalberg. De afwatering van het park is strikt geregeld met 'afwateringsputten'. Dit brengt gebruiks- en bouwbeperkingen met zich mee. Alleen het meeste westelijke deel van het park is geschikt voor het aanleggen van sportvelden. Een verdere uitbreiding van de sportvelden in de toekomst is daarmee niet mogelijk.

## 20 Adressant 20 van AHC IJburg

### 20.1 Opmerking

Sportclubs zijn zelf verantwoordelijk voor de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van hun clubgebouw met de daarbij behorende voorzieningen. Om de ambities en doelstellingen te kunnen realiseren en een gezonde exploitatie mogelijk te maken is een goede sociale

infrastructuur van groot belang. AHC IJburg heeft de wens om de sociale-culturele ontwikkeling te bevorderen, ondermeer via huiswerkbegeleiding en culturele vorming, zodat meer verbondenheid met de club ontstaat en contributie-inkomsten veilig worden gesteld. Ook is de wens om verbindingen met ondernemend IJburg tot stand te brengen door middel van een businessclub. Door maximaal gebruik te maken van het clubgebouw, ook buiten de piekmomenten, wordt de sportsignatuur van het sportpark versterkt en wordt het gebruik van en de sociale veiligheid in het park vergroot. Verzocht wordt om ondergeschikte dienstverlening, ondergeschikte horeca Ila en opstelplaatsen voor (brom)fietsen en vervoermiddelen van minder-validen mogelijk te maken en tevens sport- en vereniging gerelateerde evenementen mogelijk te maken.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 20.2 Opmerking

Het is niet duidelijk waar het maximum van 10% bij ondergeschikte horeca betrekking op heeft. In ieder geval wordt een maximum van 200 m<sup>2</sup> aan ondergeschikte horeca niet voldoende geacht in relatie tot het ruimtelijk programma van eisen (PvE). Verzocht wordt om deze gebruiksregel te schrappen of het maximum oppervlak aan te passen aan het PvE.

Antwoord

De gebruiksregel in het ontwerpbestemmingsplan houdt in dat maximaal 10% van de gronden waar ondergeschikte horeca is toegestaan als zodanig mag worden gebruikt, met een maximum van 200 m<sup>2</sup>. Zoals adressant aangeeft voldoet deze regeling niet. In het vast te stellen bestemmingsplan is deze bepaling geschrapt. Binnen de bestemming 'Sport' is ondergeschikte horeca toegestaan. Ondergeschikte horeca is daarbij als volgt gedefinieerd: 'niet-zelfstandige horeca, die wordt of is gerealiseerd binnen een andere hoofdfunctie en daar naar oppervlakte en ruimtelijke uitstraling ondergeschikt aan is, welke uitsluitend toegankelijk is via de hoofdfunctie en waarvan de openingstijden zijn aangepast aan de openingstijden van de hoofdfunctie'.

## 20.3 Opmerking

Het is niet duidelijk hoe het percentage van 15% verharding ten behoeve van parkeren, verkeersvoorzieningen en erven, inclusief bebouwing, tot stand is gekomen. Verwacht wordt dat een percentage van 15% niet voldoende is. Verzocht wordt om het percentage aan te passen naar 25% of een nader vast te stellen percentage conform het PvE.

Antwoord

Zoals in paragraaf 3.4 en 6.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven komt het percentage van 15% voort uit de bepalingen in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam. Aanpassing van het percentage zou in strijd met de Structuurvisie zijn en is daarom niet wenselijk. Verharding ten behoeve van parkeren, verkeersvoorzieningen, in- en uitritten en laad- en losvoorzieningen valt onder het percentage van 15%. Verharding ten behoeve van de sportbeoefening (bijvoorbeeld de velden) valt hier niet onder.

## 20.4 Opmerking

In verband met de borging van sociale en financiële doelinstellingen is een goede bereikbaarheid van evident belang. Uit het onderzoek van het stadsdeel blijkt parkeren bij het sportpark niet nadelig te zijn voor bewoners en flora en fauna. Bovendien zijn parkeerplaatsen wenselijk omdat het streven is dat alle voorzieningen, diensten en de openbare ruimte óók voor bewoners met een beperking toegankelijk zijn. Omdat met de fiets naar de hockeyclub komen voor velen niet aantrekkelijk is loopt de hockeyclub nu potentiële seniorleden mis, welke essentieel zijn vanuit financieel oogpunt, als bron voor trainers en scheidsrechters en een sportieve voorbeeldrol. Tenslotte zijn parkeerplaatsen dicht bij het hockeyveld gunstiger voor de baromzet, welke benut kan worden voor een (voor het milieu gunstig) duurzaam clubgebouw. Het bestemmingsplan biedt nu geen zekerheid omtrent de realisatie van parkeerplaatsen. De in het bestemmingsplan opgenomen omschrijving is niet objectief en lijkt te zijn ingegeven door een vooringenomen politiek standpunt. In de onderzoeken is geen reden aangegeven waarom niet tot parkeren kan worden overgegaan. Verzocht om in het bestemmingsplan duidelijker en krachtiger wordt aangegeven dat parkeerplaatsen worden gerealiseerd waarbij specifiek op twee tekstdelen in de toelichting wordt gewezen.

### Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 21 Adressanten 21 van Vereniging Hou Diemerpark Groen

### 21.1 Opmerking

In het geldende bestemmingsplan is voor het Diemerpark o.a. uitgegaan van een gebruik als niet-doorgaande rijwegen. Gevraagd wordt waarom in het ontwerpbestemmingsplan niets staat over niet-doorgaande rijwegen. Ook is niet aangegeven hoe groot het Diemerpark, de ARK-zone en het recreatiestrandje zijn waarbij het recreatiestrandje niet is aangegeven in de planverbeelding.

### Antwoord

Ter plaatse van het Diemerpark geldt het bestemmingsplan 'IJburg, eerste fase'. Het gehele Diemerpark is daarin bestemd als "Park" (Rp). Binnen die gehele bestemming is het gebruik als o.a. park, fiets- en voetpaden, railverkeer, niet-doorgaande rijwegen, water en sportvelden toegestaan.

In het nieuwe bestemmingsplan is rekening gehouden met de inrichting van het Diemerpark doordat een meer op maat toegesneden bestemmingsregeling is toegepast. Het sportpark (inclusief de toekomstige uitbreiding) is bestemd als 'Sport' en het grootste deel van het Diemerpark is bestemd als 'Groen - 3'. Gronden met de bestemming 'Groen - 3' mogen worden gebruikt voor o.a. groen, fiets- en/of voetpaden, natuur en speelvoorzieningen. Al dan niet doorgaande rijwegen voor autoverkeer zijn niet genoemd en derhalve ook niet toegestaan binnen de bestemming. Rijwegen voor autoverkeer zijn binnen het Diemerpark alleen toegestaan ter plaatse van het Dick Hilleniuspad en de Diemerzeedijk doordat deze zijn bestemd als 'Verkeer'. Het nieuwe bestemmingsplan biedt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan daarmee minder ruimte om niet-doorgaande rijwegen voor autoverkeer aan te leggen.

## 21.2 Opmerking

Er worden vraagtekens gesteld bij de manier waarop de getallen voor het minimum aantal parkeerplaatsen in de bijlage 'Sportpark Diemerpark - parkeren en ontsluiting' berekend zijn. In het bestemmingsplan ontbreekt een motivatie om parkeerplaatsen in het Diemerpark aan te leggen. Dat een sportpark van parkeervoorzieningen voor bezoekers voorzien dient te zijn is onvoldoende motivatie gelet op de belangen van het overgrote deel van de gebruikers van het Diemerpark. Een bezoekende sporter kan 1 of 2 keer per jaar best een stukje lopen van en naar de parkeerplaats buiten het sportpark. Bezoekers die met openbaar vervoer komen moeten eenzelfde stuk lopen.

### Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen. De toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is aangevuld met een nadere motivatie om in het Diemerpark parkeerplaatsen aan te leggen.

## 21.3 Opmerking

Autorijdend verkeer in een park zou een unieke situatie voor Amsterdam zijn. De afwezigheid van auto's is nu één van de grote aantrekkelijkheden van verblijven in het Diemerpark doordat er ruime gelegenheid is om veilig in een mooie openbare ruimte en in schone lucht te recreëren. Door autoverkeer wordt het park onveilig en onaangenaam vanwege gevaar voor aanrijdingen, geluidhinder en vieze lucht. Het autoverkeer is storend voor voetgangers, fietsers, spelende kinderen, volwassen recreanten, natuurliefhebbers, sporters en liefhebbers van stilte en rust. In het ontwerpbestemmingsplan is hier geen aandacht aan besteed. Ook is het toestaan van autoverkeer in strijd met de belofte dat IJburg een autoluwe wijk zou worden aangezien de parkeerplaatsen een uitnodiging zijn om met de auto naar IJburg te komen.

### Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen. Ten aanzien autoverkeer in een park wordt aanvullend nog opgemerkt dat, alhoewel autoverkeer in een park niet gebruikelijk is, er wel enkele parken in Amsterdam zijn waar gedeeltelijk autoverkeer plaatsvindt. Zo is er een rijweg door het Sloterpark naar de watersportverenigingen aan de Christoffel Plantijngracht en aan de rand van het Flevopark bevindt zich eveneens een rijweg naar de tennisvereniging en Jeugdland.

## 21.4 Opmerking

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de belangen van fietsers onderbelicht doordat er geen aandacht is besteed aan de afstand van IJburg naar de rest van Amsterdam, het ontbreken van een 'fietsbuis' in de Piet Heintunnel en de beperkte mogelijkheid om een fiets mee te nemen in de tram.

### Antwoord

In subparagraaf 2.2.2 is ingegaan op fietsverkeer. De afstand van IJburg naar de rest van Amsterdam, het ontbreken van een 'fietsbuis' in de Piet Heintunnel en de beperkte mogelijkheid om een fiets mee te nemen in de tram zijn geen zaken waar het bestemmingsplan betrekking op heeft.

#### 21.5 Opmerking

Het Dick Helleniuspad en de Diemerzeedijk zijn fietsroutes in het Diemerpark die belangrijke 'draggers' van het Hoofdnet Fiets zijn doordat zij de verbinding met de rest van Amsterdam, Diemen en Muiderland leggen. In het ontwerpbestemmingsplan is niet aangegeven hoe met de uitgangspunten van het Hoofdnet Fiets (zoals verwoord in het Beleidskader Hoofdnetten) rekening is gehouden.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 21.6 Opmerking

Door de aanleg van parkeerplaatsen zal het Dick Helleniuspad voor autoverkeer worden gebruikt. Dit pad is, mede door de aanwezigheid van verlichting, voor veel fietsers de hoofdroute tussen IJburg en de Nesciobrug. Autoverkeer beperken het comfort en de (sociale) veiligheid van fietsers en andere gebruikers. Dat is strijdig met de uitgangspunten van het Hoofdnet Fiets.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Kortheidshalve wordt voor de beantwoording van de zienswijze naar de bijlage verwezen.

#### 21.7 Opmerking

De Diemerzeedijk is vanwege de intensiteit niet alleen een recreatieve fietsroute maar heeft met name voor bewoners van Steigereiland een belangrijke functie. De in de bijlage 'Sportpark Diemerpark - parkeren en ontsluiting' aangegeven verwachting dat de toename van autoverkeer vanwege het sportpark dermate gering zal zijn waardoor dit niet tot een veiligheidsknelpunt zal leiden wordt in twijfel getrokken. In de bijlage 'Sportpark Diemerpark - akoestisch onderzoek' is een toename van 73% van de verkeersintensiteit voorzien terwijl er in de natuurtoets van uit is gegaan dat 250 tot 300 auto's gebruik zullen maken van de parkeerplaatsen. Gevraagd wordt hoe het aantal extra motorvoertuigen op de Diemerzeedijk is vastgesteld en met hoeveel parkeerplaatsen daarbij rekening is gehouden. Door de toename van autoverkeer wordt het voor fietsers op de Diemerzeedijk gevaarlijker en minder comfortabel.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 21.8 Opmerking

De brug tussen de Oeverzeggestraat en het Dick Helleniuspad is een knelpunt bij de ontsluiting van autoparkeerplaatsen via de Oeverzeggestraat. Het is niet mogelijk dat op die brug (bak)fietsen en auto's in twee richtingen rijden, zoals ook al bleek tijdens de tijdelijke omleiding als gevolg van de werkzaamheden aan de Diemerzeedijk (september 2010 tot en

met mei 2011). Verwacht wordt dat dit zal leiden tot autofiles in de Oeverzeggestraat en het Diemerpark.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 21.9 Opmerking

In het Diemerpark komen kwetsbare en beschermde diersoorten voor. Het sportpark, de parkeerplaatsen en evenementen hebben daar invloed op. Uit de bijlage 'Actualisatie natuurtoets Sportpark Diemerpark' blijkt niet in hoeverre de invloed van de clubgebouwen en evenementen is onderzocht en of er rekening is gehouden met de cumulatieve effecten van de diverse mogelijke activiteiten in het Diemerpark.

Antwoord

De natuurtoets heeft betrekking op de uitbreiding van het sportpark. Er is daarbij rekening gehouden met de diverse activiteiten, waaronder de bijbehorende accommodatie. De realisatie van een evenemententerrein is niet meegenomen in de natuurtoets omdat deze ontwikkeling momenteel onvoldoende concreet is en derhalve ook niet mogelijk wordt gemaakt met het bestemmingsplan.

#### 21.10 Opmerking

In de bijlage 'Actualisatie natuurtoets Sportpark Diemerpark' is aangegeven dat er vanwege de afstand en de ligging nabij de A1 en de A10 geen effecten voor Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer te verwachten zijn als gevolg van de uitbreiding van het sportpark. Aan deze uitspraak wordt getwijfeld aangezien bij het al dan niet toelaten van steigers geldt dat natuurwaarden van het Natura 2000-gebied niet onevenredig mogen worden aangetast. De mogelijkheid wordt daardoor opengehouden dat de natuurwaarden kunnen worden aangetast door steigers. Dat zou ook voor de voorzieningen in het Diemerpark moeten gelden. Gewezen wordt op jurisprudentie ten aanzien van een inrichtingsplan in de nabijheid van Natura 2000-gebied Veluwerandmeer. Het Diemerpark maakt ecologisch gezien onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer doordat veel dezelfde diersoorten voorkomen en het park onder de 'externe werking' van het Natura 2000-gebied valt. Daardoor mogen de wezenlijke kenmerken en waarden alsmede het oppervlak niet worden aangetast als er een redelijk alternatief is en dienen de cumulatieve effecten te worden onderzocht. Autoverkeer in het Diemerpark vormt een ernstige aantasting van het wezenlijke kenmerk van het Diemerpark terwijl er een goed alternatief beschikbaar is.

Antwoord

De natuurwaarden van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer zijn watergerelateerd. Het gaat daarbij om watervogels, driehoeksmosselen en waterbodemplantegroei. In de natuurtoets ten behoeve van het sportpark is gekeken naar de gevolgen van het sportpark voor het Natura 2000-gebied. Geconstateerd is dat effecten op het Natura 2000-gebied zijn uit te sluiten. Mogelijk versturende (externe) effecten als gevolg van het sportpark vallen weg tegen de woonwijk en de nabijgelegen rijkswegen A1 en A10. Voor steigers bij Steigereiland geldt dat niet aangezien deze in het water worden gerealiseerd en daardoor indirect gevolgen kunnen hebben op de watergerelateerde natuurwaarden in het verderop gelegen Natura 2000-gebied.

#### 21.11 Opmerking

Gevraagd wordt of de otter en de noordse woelmuis niet als doelsoorten van de ecologische verbindingzone Gooi-Waterland hadden moeten worden genoemd in de bijlage 'Actualisatie natuurtoets Sportpark Diemerpark'. Ook de vogelsoorten die als bedreigde soorten op de Rode Lijst van broedvogels staan vermeld (o.a. slobbeend) zijn ondanks hun voorkomen niet genoemd. Hetzelfde geldt voor de ijsvogel. De effecten van de plannen dienen ook getoetst te worden op vogels.

Antwoord

De aanwezigheid van beschermde diersoorten is bepaald aan de hand van regionaal bronnenonderzoek en veldonderzoek, welke recentelijk nog is aangevuld met een erratum. Daaruit blijkt dat enkele van de door de adressanten genoemde diersoorten voorkomen in en nabij het sportpark. Geconstateerd is dat het sportpark geen negatief effect heeft op beschermde diersoorten (zoals broedvogels met jaarrond beschermde nesten).

#### 21.12 Opmerking

Het noordelijk deel van de ARK-zone vormt een knelpunt binnen de ecologische verbindingzone Gooi-Waterland. Dit knelpunt komt verder onder druk te staan door autoverkeer. De parkeerplaatsen, het autoverkeer, de kunstgrasvelden, de sportveldverlichting en de clubgebouwen zijn onverenigbaar met de doelstellingen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting is alleen mogelijk indien er effectieve compensatie in zowel oppervlakte als kwaliteit plaatsvindt. De aanleg van parkeerplaatsen is, in tegenstelling tot de sportvelden, niet maatschappelijk noodzakelijk.

Antwoord

Zoals uit de natuurtoets en de toelichting van het bestemmingsplan blijkt liggen de parkeerplaatsen en het sportpark buiten de EHS. Er is daardoor geen sprake van aantasting van de EHS. Het bestemmingsplan staat geen autoverkeer toe in de strook langs het Amsterdam-Rijnkanaal, de zogenaamde ARK-zone.

Voor de effecten op de flora- en fauna is onderzoek verricht, waaruit blijkt dat er geen negatieve effecten plaatsvinden. Bij de nadere uitwerking van de plannen (inrichtingsplan) zal rekening worden gehouden met aanbevelingen met betrekking tot flora en fauna (bijvoorbeeld type verlichting).

#### 21.13 Opmerking

De adressanten hebben moeite met de stelling dat het bestemmingsplan in overeenstemming met de Structuurvisie zou zijn en zouden graag de instemming van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur zien. De aanleg van parkeerplaatsen strookt niet met het groentype 'ruigtegebied/struinnatuur' zoals bedoeld in de Structuurvisie Amsterdam 2040. In de beleidsintentie van het groentype is o.a. uitgegaan van op natuur- en landschap gerichte recreatie. Autoverkeer past daar niet in en valt ook niet onder de inpasbare voorzieningen. Gelet op de aanleg van parkeervoorzieningen trekken sportvoorzieningen verkeer aan, wat niet in overeenstemming met de Structuurvisie is. De adressanten hebben geen bezwaar tegen de aanwezigheid van sportvelden maar wel als daardoor auto's in het park gaan rijden.

Antwoord

Het grootste deel van het Diemerpark is in de Structuurvisie aangewezen als ruigtegebied/struinnatuur en de sportvelden zijn aangewezen als sportpark. Binnen het groentype ruigtegebied/struinnatuur wordt onderscheid gemaakt in de entreezone en het



achterland. In de entreezone dient de ontsluiting maximaal te zijn. Ten aanzien van het groentype sportpark geldt dat parkeren is toegestaan.

Naar aanleiding van de zienswijze is de artikel 3.1.1-reactie van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur als bijlage opgenomen in het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) vindt dat het plan inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Ook is er specifiek over het parkeren in het Diemerpark een briefwisseling geweest met de TAC. Daarbij heeft de TAC het volgende aangegeven: *'Op grond van de door u verstrekte informatie (brief met aanvraag van 16 juli 2012 en aanvullende informatie op 2 augustus 2012) kan de TAC zich vinden in de nadere precisering van de begrenzing van dit sportpark. De TAC acht die nadere precisering noch de voorgestelde inrichting van het sportpark strijdig met de doelstellingen die het instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur aan het groentype 'sportpark' stelt. De TAC bevestigt dat aanvullend overleg over een nog op te stellen inrichtingsplan, dat past binnen het bestemmingsplan, niet nodig is.'*

#### 21.14 Opmerking

Het beleid van de gemeente en het stadsdeel (Nota parkeerbeleid) is gericht op het zoveel mogelijk beperken van het gebruik van de auto ten gunste van milieuvriendelijkere vervoermiddelen. In het Diemerpark lijkt geen rekening met het beleid te worden gehouden gelet op de aanleg van parkeerplaatsen en de daaruit voortkomende auto aantrekkende werking.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 21.15 Opmerking

Er is geen vertrouwen in het toepassen van de maatregelen om de versturende effecten van autoverkeer te beperken. Verwacht wordt dat de parkeerplaatsen niet alleen door sporters van bezoekende sportclubs worden gebruikt omdat parkeren door andere gebruikers niet kan worden tegengehouden. In de berekeningen van het aantal verkeersbewegingen is daar wellicht geen rekening mee gehouden. Verder is een maximum snelheid van 10 km/u niet realistisch en zijn er in de toekomst nog meer parkeerplaatsen nodig. Door het toestaan van autoverkeer zal het lastiger zijn om scooters te weren.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 21.16 Opmerking

Parkeren in de parkeergarage van het winkelcentrum is een goed alternatief op korte termijn aangezien de parkeergarage voldoende capaciteit heeft, de kwaliteit van het Diemerpark met bijbehorende fietsverbindingen in stand blijft, de natuurwaarden niet worden aangetast, kosten worden bespaard, lopen wordt bevorderd wat weer goed is voor de gezondheid, er een bewuste afweging van vervoersvorm wordt gemaakt, de bestaande parkeergarage beter wordt benut door dubbelgebruik en kinderen door de wandeling over de 'Batterij' een bijzondere ervaring in natuurwaarde opdoen. De meeste ondernemers in het winkelcentrum zijn voor het

gebruik van de parkeergarage door sporters. Voor wat betreft de langere termijn vragen de adressanten waar de verwachting op is gebaseerd dat de parkeergarage minder goed bruikbaar zal zijn door de toename van het aantal mensen dat met de auto komt winkelen. De in de bijlage 'Sportpark Diemerpark - parkeren en ontsluiting' opgenomen stelling dat de parkeergarage op zondag gesloten is, is niet juist. Tenslotte kan het gebruik van de parkeergarage worden bevorderd door de bewegwijzering naar de parkeergarage beter vorm te geven en de looproute aantrekkelijker te maken.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 21.16 Opmerking

Verzocht wordt om een fysieke belemmering voor auto's aan het begin van de Oeverzeggestraat aan te brengen omdat automobilisten zich niets aantrekken van verkeersborden. Daarnaast wordt verzocht om het Dick Helleniuspad niet voor autoverkeer te bestemmen en de wijzigingsbevoegdheid voor parkeren te schrappen.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 22 Adressant 22

#### 22.1 Opmerking

De adressant is tegen de mogelijkheid om parkeerplaatsen in het Diemerpark aan te leggen. Openbare ruimte waar stilte en rust nog mogelijk zijn in een stedelijke omgeving zijn namelijk goud waard en geven veel energie. De route vormt een bijzonder welkom voor bezoekers op de fiets als zij het autoluwe IJburg bereiken. Meer auto's doet afbreuk aan de Nesciobrug. Bezoekers hebben veel minder een band met de omgeving waar ze niet wonen waardoor regels voor 'rustig' autoverkeer niet zullen werken. De veiligheid komt daardoor in het gedrang. Bezoekers die 1 tot 2 keer per jaar het sportpark bezoeken kunnen genoeg creatieve en leuke oplossingen bedenken om naar het sportpark te komen. Door CROW zou zijn betoogt om openbare ruimtes autovrij te maken/houden voor een gezondere bevolking.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 23 Adressant 23

#### 23.1 Opmerking

Gevreesd wordt dat de rust verstoord zal worden door autoverkeer als gevolg van het toestaan van de aanleg van parkeerplaatsen in het Diemerpark. De drukte en gevaren zijn nadelig voor levende dieren, wandelaars, joggers, fietsers, skeeleraars, skaters en spelende kinderen. Bezoekende sporters worden hooguit twee keer per jaar geconfronteerd met de

loopafstand terwijl de dieren en IJburgers het hele jaar last ondervinden van het autoverkeer naar de parkeerplaatsen. Autoverkeer brengt stank en geluidhinder met zich mee. Het is niet realistisch om er van uit te gaan dat auto's niet harder zullen rijden dan 10 km/u en om te denken dat de parkeerplaatsen uitsluitend door bezoekende sportclubs zullen worden gebruikt en niet door leden van de sportclubs, andere bezoekers van het Diemerpark en feestgangers die de clubgebouwen in de nachtelijke uren huren. Gewezen wordt op andere stadsparken waar ook geen autoverkeer wordt toegestaan.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 23.2 Opmerking

IJburg wordt met veel leegstand geconfronteerd, ook wat kantoor- en winkelruimte betreft. De komst van woonboten heeft geen aanzuigende werking ten gunste van de Designstrip. IJburg is meer gebaat bij de aanwezigheid van ondernemers dan die van woonboten.

Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

### 24 Adressant 24

#### 24.1 Opmerking

Gevreesd wordt dat de rust verstoord zal worden door autoverkeer als gevolg van het toestaan van de aanleg van parkeerplaatsen in het Diemerpark en dat het met name voor de langzaamverkeerbrug tussen de Oeverzeggestraat en het Diemerpark zorgt voor gevaar voor aanrijdingen met voetgangers, fietsers, spelende kinderen, skaters en dieren. Het is niet realistisch om er van uit te gaan dat auto's niet harder zullen rijden dan 10 km/u zoals ook al is gebleken indien anti-autopaaltjes in het verleden niet aanwezig waren. Verwacht wordt dat de parkeerplaatsen niet alleen door bezoekers van bezoekende sportclubs zullen worden gebruikt maar ook in verband met avondtrainingen en feesten in de sportclubgebouwen en door eventuele andere bezoekers van het Diemerpark. De parkeergarage onder het winkelcentrum IJburg is een uitstekend alternatief aangezien deze grotendeels leeg staat en op loopafstand van het sportpark is gelegen. De omvang van de parkeergarage is zodanig dat rekening is gehouden met de volledige realisatie van IJburg II. Aangezien dat gedurende de bestemmingsplanperiode niet zal gebeuren is het onnodig om parkeerplaatsen in het Diemerpark aan te leggen. Bovendien zijn de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen hoog. Verzocht wordt om de aanleg van parkeerplaatsen in het Diemerpark niet mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Kortheidshalve wordt voor de beantwoording van de zienswijze naar de bijlage verwezen.

## 24.2 Opmerking

De adressant overweegt om een planschadeclaim in te dienen indien het bestemmingsplan de aanleg van parkeerplaatsen in het Diemerpark mogelijk maakt.

Antwoord

Indien de adressant vindt dat het bestemmingsplan tot een waardevermindering van zijn of haar woning leidt, kan er door de adressant een planschadeclaim worden ingediend zodra het bestemmingsplan van kracht is.

## 25 Adressant 25 namens Fietsersbond

### 25.1 Opmerking

Het Dick Helleniuspad, met in het verlengde de Nesciobrug, is dé fietsverbinding tussen IJburg en de rest van Amsterdam. De route is aantrekkelijk en veilig omdat deze grotendeels autovrij is. Het toestaan van auto's op deze route is in strijd met de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA). De Overzeggestraat is daarin opgenomen als 'Plusnet Fiets' waardoor deze route extra kwaliteit voor fietsers behoeft, ook als dat ten koste gaat van OV of auto. Het toelaten van auto's gaat ten koste van grote aantallen forenzen, scholieren en andere fietsers omdat parkerende sporters met hun manoeuvres nu al veel gevaar opleveren in de Oeverzeggestraat en er door de toename van auto's meer chaos op de toevoerwegen ontstaat. Voor bezoekende teams zijn parkeerfaciliteiten in de naburige parkeergarage aanwezig. Dat sommigen dit niet ideaal vinden is een gevolg van de keuze om sportvoorzieningen in een autovrij park aan te leggen.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 26 Adressant 26

### 26.1 Opmerking

Uit de beschrijving van de twee verrichte akoestische onderzoeken leidt de adressant af dat de Oeverzeggestraat vanaf de ingang van de parkeergarage van blok 3A als toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer van en naar de aan te leggen parkeerplaatsen bij het sportpark kan gaan fungeren. De adressant geeft aan dat de bewoners van het complex Oeverzeggestraat 10 t/m 74 tegen zijn omdat er geen doorslaggevende reden is om de bestemming van het huidige fietspad te wijzigen.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

## 27 Adressanten 27

### 27.1 Opmerking

De bewoners van de Nico Jessekade, de Jan Vrijmanstraat, de Loet C. Barnstijnstraat, het Maurits Bingerplantsoen en de Max de Haasstraat hebben een gezamenlijk initiatief om

enkele (gemeenschappelijke) steigers aan te leggen langs de Nico Jessekade. Via de deze steigers willen de bewoners nog beter gebruik maken van het water, de kade en de natuur. Verwacht wordt dat de steigers geen bezwaar voor de natuur ter plaatse opleveren, mede omdat een steiger er voor zorgt dat het gras op de oever minder wordt vertrapt en dat het verblijf van eventueel aanwezige dieren verbetert. Desgewenst zou ook de mogelijkheid van eco-steigers kunnen worden onderzocht. Daarnaast wordt verwacht dat steigers de veiligheid bevorderen aangezien de omgeving overzichtelijker wordt en kinderen die te water geraakt zijn veiliger uit het water kunnen komen. Op dit moment verloopt het verlaten van het water rommelig doordat kinderen zich bezeren aan stenen en uitglijden. Het water is nu onbenaderbaar voor gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn. Dit zou mogelijk verbeterd kunnen worden door een steiger. Verzocht wordt om de aanleg van één of meerdere steigers langs de Nico Jessekade mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan door middel van een amendement gewijzigd vastgesteld. In de planverbeelding zijn ter hoogte van de Max de Haasstraat, de Loet C. Barnstijnstraat, de Jaap Speyerstraat, de Peter Martensstraat en de Jan Vrijmanstraat aanduidingsvlakken 'specifieke vorm van water - steiger 5' opgenomen. In de regels is bepaald dat maximaal 20% van een aanduidingsvlak mag worden bebouwd met steigers. Er geldt daarbij een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximum breedte van 2 meter. Steigers dienen haaks op de oever te worden gerealiseerd waarbij steigers ook evenwijdig aan de oever mogen worden gerealiseerd indien de afstand tussen het betreffende deel van de steiger en de oeverlijn minimaal 15 meter bedraagt.

## **28 Adressanten 28**

### 28.1 Opmerking

De platformwoningen Steigereiland Zuidbuurt vormen geen onderdeel van het bestemmingsplan maar de adressanten geven op voorhand aan dat een verruiming ten opzichte van het geldende bestemmingsplan vanuit bewonersoptiek bezwaarlijk is.

Antwoord

Zoals door de adressanten is aangegeven zijn de locaties waar de betreffende platformwoningen zijn voorzien geen onderdeel van het bestemmingsplan. De centrale stad stelt voor deze woningen een bestemmingsplan op. Met dat bestemmingsplan worden de bestaande rechten (uitwerkingsplan 12 en partiële herziening uitwerking 4) overgenomen. Er is daarmee geen sprake van een verruiming van het geldende bestemmingsplan door middel van het nieuwe, voorliggende bestemmingsplan.

### 28.2 Opmerking

In het bestemmingsplan is bij blok 118 (Murdoch Mackenziestraat, even nummers en Edmond Halleylaan 76) rekening gehouden met de vergunde steigers. Het maximaal toegestane bebouwbare oppervlakte van 25 m<sup>2</sup> wijkt echter af van de verleende vergunning. In de vergunning is, op aanwijzing van de Dienst Binnenwaterbeheer, een andere indeling van de steigers en maximaal toegestaan oppervlak aangegeven. Verzocht wordt om het bestemmingsplan af te stemmen op de vergunde en reeds gerealiseerde situatie.

Antwoord

De vergunningaanvraag voor de steigers voorzag in 25 m<sup>2</sup>. De vergunning is conform de aanvraag verleend. Daarmee mogen de steigers gezamenlijk 25 m<sup>2</sup> bedragen.

### 28.3 Opmerking

Afgelopen zomer zijn de dakopbouwen van blok 118 vergund door middel van een separate procedure. Verzocht wordt om het bestemmingsplan af te stemmen op de vergunde situatie.

Antwoord

In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan is in het voorjaar en de zomer van 2011 een inventarisatie uitgevoerd. De informatie die tijdens deze inventarisatie is verkregen, is gebruikt voor het opstellen van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is ter plaatse van het door de adressanten bedoelde blok uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 10 meter. Deze bouwhoogte correspondeert met de bestaande bouwhoogte. Deze bouwhoogte kan conform de algemene bouwregels bij recht met maximaal 1 meter worden overschreden. Ook is in de algemene bouwregels vastgelegd dat de maat van een bestaand bouwwerk dat ten tijde van de inwerkingtreding van het plan hoger is dan wat de maximale bouwhoogte voorschrijft, als maximale maat mag worden aangehouden. Op die manier zijn de ontwikkelingen die zijn vergund en/of gerealiseerd in de periode tussen de momentopname van inventarisatie en nu (ongeveer 2 jaar later) ook bij recht toegestaan.

In het bestemmingsplan is in het algemeen rekening gehouden met het realiseren van dakopbouwen en dakterrassen door middel van een algemene afwijkingsbevoegdheid. Het stadsdeel kan daardoor per geval een afweging maken.

### 28.4 Opmerking

Parkeren in het Diemerpark is onverenigbaar en in strijd met de doelstellingen van de EHS. Verwacht wordt dat parkeren in het Diemerpark tot geluidsoverlast leidt en de karakteristiek van een landschappelijke omgeving ernstig aantast.

Antwoord

Zoals uit de natuurtoets en de toelichting van het bestemmingsplan blijkt liggen de parkeerplaatsen en het sportpark buiten de EHS. Er is daardoor geen sprake van aantasting van de EHS. Vanwege de grootte van het Diemerpark, het aantal te realiseren parkeerplaatsen en het feit dat de parkeerplaatsen aan de rand van het Diemerpark zijn voorzien is er geen sprake van geluidsoverlast of een aantasting van de karakteristiek van de landschappelijke omgeving.

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Volledigheidshalve wordt naar die bijlage verwezen.

## **29. Adressant 29 van Kennedy Van der Laan, namens de vereniging Leefbaarheid Zeeburgerbaai en overige adressant 29**

### 29.1 Opmerking

De adressant heeft bezwaar tegen het volbouwen van de Zeeburgerbaai in de vorm van in de zogenoemde 'specials' gelegen platformwoningen buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Er wordt daarbij een beschrijving van de huidige situatie gegeven waaruit o.a. blijkt dat er relatief weinig groen en recreatie- en speelmogelijkheden zijn in de kinderrijke woonbuurt maar dat de baai uitermate geschikt is voor allerlei vormen van waterrecreatie en ook als zodanig in gebruik is. Daarnaast heeft de baai bijzondere natuurwaarden. Gewezen wordt op de nog onbenutte bouw mogelijkheden op IJburg, de nodige leegstand waar IJburg mee kampt (en het daarmee gepaard gaande huizenaanbod) en de realisatie van de tweede fase van IJburg en het Zeeburgereiland waardoor er geen enkele noodzaak is om

bouwprojecten in de Zeeburgerbaai te realiseren. Het klakkeloos overnemen van bestaande bouwrechten in een nieuw bestemmingsplan zonder dat de huidige behoefte aan woonruimte nader in kaart is gebracht is bezwaarlijk, zeker omdat er nog volop bouw mogelijkheden op het land aanwezig zijn en door de realisatie een natuurgebied onherroepelijk verloren gaat. De adressant heeft het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Amsterdam per brief (d.d. 14 november 2012) verzocht om de plannen met betrekking tot de voorgenomen platformwoningen te bevrozen.

Antwoord

Zoals door de adressant is aangegeven zijn de locaties waar de betreffende platformwoningen zijn voorzien geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. Er is ten aanzien van de platformwoningen dus geen sprake van het klakkeloos overnemen van bestaande bouwrechten. Voor de platformwoningen is de Centrale Stad bevoegd een bestemmingsplan op te stellen. Inmiddels is adressant door de Centrale Stad per brief geïnformeerd. Deze brief is als bijlage opgenomen in de Nota van Beantwoording.

#### 29.2 Opmerking

In de beschrijving van de ontwikkelingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is niet ingegaan op de realisatie van het zogenaamde steigerplan en de buiten het plangebied gelegen platformwoningen in de Zeeburgerbaai.

Antwoord

Het steigerplan is beschreven in paragraaf 3.5. Daarbij is aangegeven dat het steigerplan vanwege de bezwaarprocedure niet bij recht is opgenomen in het bestemmingsplan, met uitzondering van twee reeds gerealiseerde steigers bij de Murdoch MacKenziestraat. Nieuwe steigers worden via een afwijkingsbevoegdheid mogelijk gemaakt mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. De buiten het plangebied gelegen platformwoningen zijn, net als andere nog te ontwikkelen bouwblokken, genoemd in subparagraaf 2.6.1 van de toelichting. Zoals in de beantwoording van zienswijze 29.1 reeds is opgemerkt is de Centrale Stad het bevoegd gezag om voor gronden die tot het grootstedelijk gebied behoren een bestemmingsplan op te stellen.

#### 29.3 Opmerking

De ruimtelijke samenhang tussen de verschillende plannen in de Zeeburgerbaai wordt geheel uit het oog verloren doordat verschillende bevoegde instanties onafhankelijke van elkaar verschillende (bestemmings)plannen voorbereiden voor ontwikkelingen in het eenduidige gebied van de Zeeburgerbaai. Het onderhavige bestemmingsplan moet in samenhang worden gezien met het door de centrale stad op te stellen bestemmingsplan voor de 'specials'. Uit jurisprudentie blijkt dat er in beginsel een grote mate van beleidsvrijheid is bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan maar dat deze begrenzing niet in strijd mag zijn met een goede ruimtelijke ordening of ander recht. Daar is in dit geval sprake van omdat het onderhavige bestemmingsplan bebouwingmogelijkheden omvat die grote gevolgen hebben voor de recreatiemogelijkheden in de Zeeburgerbaai zonder dat de 'specials' daarvan zijn meegenomen of de effecten daarvan zijn beoordeeld. De gevolgen van het bestemmingsplan en de plannen voor de 'specials' zijn dat de Zeeburgerbaai en aangrenzende wateren worden volgebouwd. De adressant heeft bezwaar tegen de manier waarop het bestemmingsplan is voorbereid en de informatieverstrekking over de verschillende ontwikkelingen op Steigereiland Zuid en de Zeeburgerbaai.

Antwoord

IJburg is door de Centrale Stad ontwikkeld. In 2010 is de eerste fase van IJburg grotendeels overgedragen aan stadsdeel Oost. Een aantal nog te ontwikkelen delen van IJburg heeft echter nog steeds een grootstedelijke status, waaronder de door de adressant genoemde locaties.. Voor de grootstedelijke gebieden is de Centrale Stad bevoegd om bestemmingsplannen vast te stellen en niet stadsdeel Oost. Zowel de Centrale Stad als stadsdeel Oost spannen zich in om de bestemmingsplannen die voor IJburg 1<sup>e</sup> fase worden opgesteld zoveel als mogelijk op elkaar aan te sluiten zodat de belangen van derden, voor zover deze in het geding kunnen zijn, niet worden geschaad. Het voornemen om voor de Zeeburgerbaai meer dan één bestemmingsplan vast te stellen levert geen strijd op met een goede ruimtelijke ordening of ander recht. Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen bebouwing in de Zeeburgerbaai mogelijk behoudens de eventuele realisatie van steigers door middel van een afwijkingsbevoegdheid. Toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid is alleen mogelijk indien dat (onder andere) niet leidt tot een aantasting van natuurwaarden van het nabijgelegen Natura 2000-gebied. Het onderhavige bestemmingsplan heeft derhalve geen nadelige gevolgen voor de recreatiemogelijkheden in de Zeeburgerbaai. Tenslotte geldt dat het bestemmingsplan is voorbereid zoals gebruikelijk is binnen stadsdeel Oost. Deze voorbereiding is conform de wet.

29.4 Opmerking

Door de realisatie van de bouwplannen gaat het natuurlijke karakter van de baai verloren, er verdwijnt een uniek recreatiegebied en er ontstaat druk op de openbare ruimte. Bewoners hebben belang bij behoud van het uitzicht.

Antwoord

De locaties waar de betreffende platformwoningen zijn voorzien zijn geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 29.1 t/m 29.3.

29.5 Opmerking

Parkeren in het Diemerpark zal leiden tot een onevenredige aantasting van de daar aanwezige natuurwaarden. Deze natuurwaarden zullen elders gecompenseerd moeten worden waarbij de Zeeburgerbaai de meest voor de hand liggende plaats is.

Antwoord

Uit de natuurtoets blijkt dat parkeren in het Diemerpark niet leidt tot een onevenredige aantasting van de daar aanwezige natuurwaarden. Compensatie is daardoor niet aan de orde. Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Volledigheidshalve wordt naar die bijlage verwezen.

29.6 Opmerking

Momenteel is sprake van een door de overheid veroorzaakte onduidelijke situatie ten aanzien van het steigerplan waarbij niet bekend is wie welke steigers kan gebruiken en hoe de eigendomsverhoudingen liggen. Er zijn vergunningen voor steigers aangevraagd om ongewenste situaties te voorkomen en niet omdat er behoefte is aan steigers. De aanleg van steigers zal leiden tot een grotere druk op de openbare voorzieningen zoals toegangswegen en parkeerplaatsen. Gezien de huidige parkeerdruk dient goed te worden bezien aan wie vergunningen voor steigers worden verleend en de hoeveelheid steigers dient te worden



beperkt. Het plaatsen van steigers zonder onderliggend beleid ten aanzien van gebruik en eigendom zal leiden tot voortdurende geschillen en onrust. Verwacht wordt dat aangelegde steigers tegen betaling door derden mogen worden gebruikt waarbij verhuur aan eigenaren van speedboten niet is uitgesloten. Gelet op het huidige gebruik door jet-skiërs, speedboten en grote vaartuigen leidt een toename van steigers tot een toename van het aantal vaartuigbewegingen en gevaarlijke situaties. Ook is de verwachting dat de realisatie van steigers leidt tot schending van privacy en de verontreiniging van de omgeving en het water. In het ontwerpbestemmingsplan is niet aangegeven hoe er voor wordt gezorgd dat steigers worden gebruikt door degene die de vergunning heeft verkregen.

#### Antwoord

IJburg is een stadswijk in een waterrijke omgeving. Water- en oeverrecreatie spelen daarin een belangrijke rol. Hoewel de kaden en oevers van Steigereiland in eerste instantie een waterstaatkundige functie hebben, zou Steigereiland geen steigereiland zijn indien er geen mogelijkheid zou zijn om steigers aan te leggen. Het toenmalige stadsdeel Zeeburg heeft daarom het steigerplan voor de Zuidbuurt van Steigereiland opgesteld.

In het bestemmingsplan is de realisatie van een steiger op Steigereiland pas mogelijk na toepassing van de afwijkingsbevoegdheid waarbij aangetoond dient te worden dat er geen negatieve invloed zal ontstaan op, onder andere, de instandhoudingsdoelstellingen van het nabijgelegen Natura 2000-gebied. Door de ligging in openbaar gebied is niet uit te sluiten dat ook mensen van buiten Steigereiland gebruik zullen maken van de steigers maar dat zal naar verwachting incidenteel zijn en niet leiden tot significante verkeersbewegingen en een toename van parkeerdruk. Door de eventuele toename van steigers zal het aantal vaartuigen en dus ook het aantal vaartuigbewegingen wel toenemen maar dat leidt niet tot onaanvaardbare situaties.

Het stadsdeel is momenteel aan het onderzoeken of een uitbreiding van waterrecreatie (een uitbreiding van ligplaatsen voor pleziervaartuigen) past binnen de eisen die voortkomen uit de Natuurbeschermingswet. Naar verwachting is hier in het tweede kwartaal van 2013 duidelijkheid over. De realisatie van steigers, conform het steigerplan Steigereiland Zuidbuurt, vormt hier ook onderdeel van.

Indien uit dit onderzoek blijkt dat er geen uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor pleziervaartuigen mogelijk is, kunnen mogelijk wel recreatieve steigers aangelegd worden. Voor de realisatie van deze steigers kan gebruik worden gemaakt van de algemene afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan.

Indien uit dit onderzoek blijkt dat de uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor pleziervaartuigen mogelijk is bij Steigereiland Zuidbuurt, kunnen deze steigers gerealiseerd worden met behulp van de algemene afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan.

#### 29.7 Opmerking

De algemene afwijkingsbevoegdheid voor steigers is zeer ruim en maakt het mogelijk om aan een groot deel van de oevers steigers te realiseren. Uit de toelichting blijkt dat het voornemen bestaat om de afwijkingsbevoegdheid veelvuldig toe te passen. De enige voorwaarde die daarbij wordt gesteld is dat de natuurwaarden niet onevenredig worden aangetast. Er is daarbij geen rekening gehouden met de belangen van de bewoners, waardoor er sprake is van een onvolledig en onduidelijk toetsingskader. Ook is er geen rekening gehouden met de bodemvervuiling in de baai, welke als gevolg van de aanleg van steigers vrij kan komen. Daarnaast is onevenredige aantasting van natuurwaarden bijzonder vaag waardoor er veel ruimte is voor interpretatie ten gunste van de overheidsinstanties. Dit leidt tot rechtsonzekerheid en willekeur. Er dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan te worden gezien of de afwijkingsbevoegdheid vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening in beginsel aanvaardbaar en uitvoerbaar is. Onderzoeken naar de gevolgen van de

toepassing van de afwijkingsbevoegdheid mogen niet worden uitgesteld totdat de bevoegdheid wordt toegepast. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt dergelijk onderzoek. Dat is onzorgvuldig en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Op basis van de natuurtoets die onlangs is uitgevoerd is voorzienbaar dat de plannen voor de steigers leiden tot een aantasting van de natuurlijke waarden van de Zeeburgerbaai, alsmede het landschap, cultuur en landschapsidentiteit. Er is onvoldoende onderzocht of er een passende behoefte is aan steigers en of er alternatieve locaties zijn (zoals bijvoorbeeld nabij de brug naar het Haveneiland). De aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag liggende visie is door de sterk gewijzigde economische omstandigheden volstrekt achterhaald.

Antwoord

Het steigerplan is in 2008 door stadsdeel Zeeburg vastgesteld en vormt momenteel het toetsingskader voor vergunningaanvragen voor Steigereiland Zuidbuurt. Het stadsdeel is voornemens om een steigervisie voor heel IJburg op te stellen, inclusief Steigereiland Zuidbuurt. Deze steigervisie zal dan als toetsingskader voor aanvragen gaan fungeren. In geval van Steigereiland zullen de openbare steigers aan de openbare oever worden gerealiseerd. De steigers zullen op enige afstand van bestaande woningen komen te liggen. Het eventueel toestaan en realiseren van steigers leidt daardoor niet tot het schaden van belangen van bewoners. Doordat de algemene afwijkingsbevoegdheid in beginsel voor het gehele plangebied kan worden toegepast zijn ook alternatieve locaties mogelijk (bijvoorbeeld eventuele locaties die voortkomen uit de op te stellen steigervisie voor heel IJburg).

De realisatie van steigers leidt niet tot graafwerkzaamheden in de bodem en bovendien worden de steigers niet gerealiseerd ter plaatse van de aanwezige bodemvervuiling in het Diemerpark. In april 2003 heeft de Dienst Milieu en Bouwtoezicht op basis van de indertijd bekende onderzoeksresultaten vrijstelling verleend voor het uitvoeren van bodemonderzoek bij aanvragen voor een omgevingsvergunning op Steigereiland, Haveneiland en Rieteilanden. Een bodemonderzoek is in het kader van het bestemmingsplan daarom niet aan de orde, ook niet voor steigers.

De eis dat toepassing van de afwijkingsbevoegdheid niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van natuurwaarden is toepasbaar en leidt niet tot rechtsonzekerheid en willekeur. Door middel van onderzoek kan namelijk worden bepaald of de betreffende steiger leidt tot een aantasting van natuurwaarden.

#### 29.8 Opmerking

Bij de wijzigingsbevoegdheid om ligplaatsen voor woonarken en woonschepen mogelijk te maken is eveneens geen rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Op basis van jurisprudentie dient bij het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid te worden bezien of de beoogde ontwikkeling in beginsel aanvaardbaar en uitvoerbaar is. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt onderzoek naar de gevolgen van de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. Dat is onzorgvuldig en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Op basis van de natuurtoets die onlangs is uitgevoerd is voorzienbaar dat de plannen voor woonarken en woonschepen leiden tot een aantasting van de natuurlijke waarden van de Zeeburgerbaai, alsmede het landschap, cultuur en landschapsidentiteit.

Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

## **30 Adressanten 30**

### 30.1 Opmerking

De adressanten hebben bezwaar tegen de ontwikkeling van drijvende woningen in de Zeeburgerbaai. Deze baai is van grote waarde voor mens en dier en heeft een belangrijke rol als recreatie- en ontmoetingslocatie. Vanwege het schone en veilige water wordt er veelvuldig gezwommen. 's Winters wordt er geschaatst op de baai. Door de komst van drijvende woningen kan niemand meer genieten van de baai. De drijvende woningen gaan ten koste van het plezier van kinderen, zwemmers en de biotoop van verschillende dieren terwijl er op korte afstand veel woningen te koop staan en kavels onbebouwd blijven. De oppervlakte en het volume van de drijvende woningen is meer dan in oorspronkelijke tekeningen en maquettes is voorgesteld. Gevreesd wordt voor het uitzicht. Verzocht wordt om de beslissing om de drijvende woningen te bouwen op zijn minst uit te stellen totdat zeker is dat men er niet verkeerd aan doet om de drijvende woningen te realiseren.

Antwoord

De locaties waar de betreffende woningen zijn voorzien zijn geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. De door de adressanten gevreesde gevolgen zijn derhalve geen gevolg van het onderhavige bestemmingsplan. Korthedshalve wordt ook naar de beantwoording van zienswijze 29 (onder 29.3) verwezen.

## **31 Adressanten 31**

### 31.1 Opmerking

De adressanten hebben bezwaren tegen de voorgenomen plannen om de baai vol te bouwen met steigers en objecten. Deze bezwaren hebben betrekking op de gevolgen voor flora en fauna, de grote druk op de openbare ruimte, gezondheidsrisico's, slagschaduw, horizonvervuiling, uitzichtbelemmering, geluidsoverlast, milieuverontreiniging door bouwontwikkeling op het water, insectenoverlast, misleiding door toegenomen volume en afwijkingen ten opzichte van het originele bouwproject en bestemmingsplan, de zeer sterke afname van recreatieve voorzieningen, nut en noodzaak ontbreekt, sterke waardedaling van omliggend vastgoed, langetermijnvisie beheer en onderhoud ontbreekt, lichthinder door kunstverlichting, zonreflectie en verkeer, er heeft geen transparante en open communicatie en afstemming met belanghebbenden en omwonenden plaatsgevonden en de plannen gaan uit van een alleen bij hoog water drijven project. De adressanten willen de kans krijgen om een zienswijze over de genoemde bouwplannen kenbaar te maken alvorens de gemeente besluit tot het aangaan van een overeenkomst over de realisering van de bouwplannen voor woningen in de Zeeburgerbaai.

Antwoord

De locaties waar de betreffende woningen zijn voorzien zijn geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. De door de adressanten gevreesde gevolgen zijn derhalve geen gevolg van het onderhavige bestemmingsplan. Korthedshalve wordt ook naar de beantwoording van zienswijze 29 (onder 29.3) verwezen.

### 31.2 Opmerking

De steigers achter de woningen van de adressanten zijn in het ontwerpbestemmingsplan op andere plekken aangegeven dan waar deze nu zijn gesitueerd. Omdat de plaatsing van steigers in overleg met de gemeente is gegaan gaat de adressant er van uit dat zij niet gedwongen kunnen worden om de steigers te verplaatsen.

Antwoord

De vergunningaanvraag voor de steigers voorzag in 25 m<sup>2</sup>. De vergunning is conform de aanvraag verleend. Daarmee mogen de steigers gezamenlijk 25 m<sup>2</sup> bedragen.

## **32 Adressanten 32**

### 32.1 Opmerking

De adressanten zijn destijds niet geïnformeerd over het steigerplan en de gevolgen van het steigerplan ten opzichte van informatie die de gemeente bij de aankoop van de woning in 2006 heeft verstrekt. Uit die informatie bleek indertijd dat er geen steigers mochten worden aangelegd. Het steigerplan is een afwegingskader geworden zonder dat direct belanghebbenden een adequate inspraakmogelijkheid hebben gehad.

Antwoord

IJburg is een stadswijk in een waterrijke omgeving. Water- en oeverrecreatie spelen daarin een belangrijke rol. Hoewel de kaden en oevers van Steigereiland in eerste instantie een waterstaatkundige functie hebben, zou Steigereiland geen steigereiland zijn indien er geen mogelijkheid zou zijn om steigers aan te leggen. Het toenmalige stadsdeel Zeeburg heeft daarom het steigerplan voor de Zuidbuurt van Steigereiland opgesteld. Tijdens de voorbereiding van het steigerplan heeft in 2008 inspraak plaatsgevonden.

### 32.2 Opmerking

In het ontwerpbestemmingsplan is rekening gehouden met twee al gerealiseerde aanlegsteigers bij de Murdoch MacKenziestraat. De andere steigers zijn niet direct mogelijk gemaakt vanwege de bezwarenprocedure. De behandeling van het bezwaar tegen een drijvende aanlegsteiger aan Murdoch MacKenziestraat 40 is aangehouden totdat de resultaten van onderzoeken bekend zijn. Gevraagd wordt wat de zin van een bezwaarprocedure is indien de reeds gerealiseerde steigers in het bestemmingsplan als een vaststaand gegeven beschouwd zijn. Het is willekeur dat de twee ten onrechte vergunde en gerealiseerde steigers de maatstaf zouden moeten zijn voor eventueel te vergunnen steigers.

Antwoord

Voor de genoemde steigers is een onherroepelijke omgevingsvergunning van kracht. Het bestemmingsplan kan niet aan deze onherroepelijke omgevingsvergunning voorbij gaan. Voor het overige geldt dat nog niet onherroepelijke omgevingsvergunningen van steigers niet zijn ingetekend op de verbeelding van het bestemmingsplan.

### 32.3 Opmerking

Naast nadelige milieueffecten hebben de adressanten ook bezwaar tegen steigers in verband met beheeraspecten, handhaving van de openbare orde en veiligheid (waterkering). In de omgeving zijn voldoende alternatieven voorhanden, zoals de jachthavens.

Antwoord

De eventuele realisatie van steigers leidt niet tot knelpunten ten aanzien van de veiligheid (waterkering) aangezien voor bouwen in de kernzone van de waterkering een watervergunning noodzakelijk is. Een dergelijke vergunning wordt niet verleend indien de steiger leidt tot een aantasting van de veiligheid van de waterkering.

Het steigerplan voorziet in het mogelijk maken van steigers, ten behoeve van de bewoners

van Steigereiland. Bij een aanvraag van een steiger, wordt expliciet gekeken of het algemeen belang van de bewoners van Steigereiland Zuidbuurt wordt gediend. Aanvragen kunnen alleen ingediend worden door verenigingen (vereniging van eigenaren) van Steigereiland Zuidbuurt. Vergunningaanvragen van particulieren (één inwoner) worden niet in behandeling genomen.

Privaatrechtelijk worden er aspecten vastgelegd in de statuten van de vereniging van eigenaren (de aanvrager). Te denken aan aspecten als beheer en overlast.

### **33 Adressanten 33**

#### **33.1 Opmerking**

De adressanten zijn ontstemd over de gang zaken ten aanzien van de aanleg van steigers bij Steigereiland. Steigers zijn in strijd met het bestemmingsplan en er de bewoners hebben de inspraakronde indertijd gemist doordat er huis-aan-huis over de wijzigingen is geïnformeerd toen de straat nog bestond uit kale kavels en de nieuwe bewoners nog elders woonden. Bij de verkoop van de kavel is door de gemeente aangegeven dat er geen steigers konden worden gerealiseerd. In de afgelopen maanden is gebleken dat de gemeente pal achter de tuinen van enkele woningen een verkapte jachthaven voor 48 boten wil aanleggen. Elders op Steigereiland zijn legio mogelijkheden om steigerruimte te realiseren zonder dat bewoners daar overlast van ondervinden. Bovendien wordt gevreesd voor de mogelijkheid om de steigers aan derden te verhuren met overlast tot gevolg. Daardoor verminderd het woongenot en de waarde van de huizen.

Antwoord

IJburg is een stadswijk in een waterrijke omgeving. Water- en oeverrecreatie spelen daarin een belangrijke rol. Hoewel de kaden en oevers van Steigereiland in eerste instantie een waterstaatkundige functie hebben, zou Steigereiland geen steigereiland zijn indien er geen mogelijkheid zou zijn om steigers aan te leggen. Het toenmalige stadsdeel Zeeburg heeft daarom het steigerplan voor de Zuidbuurt van Steigereiland opgesteld. Tijdens de voorbereiding van het steigerplan heeft in 2008 inspraak plaatsgevonden.

In het steigerplan is uitgegaan van de aanleg van enkele steigers langs de zuidoostelijke openbare oever. Gelet op de voorziene omvang en de spreiding van de steigers is er geen sprake van een verkapte jachthaven. Ook in andere plannen is niet in zo'n jachthaven voorzien.

In het bestemmingsplan is de realisatie van steigers mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid waarbij eerst dient te zijn aangetoond dat de steiger niet leidt tot een verstoring van natuurwaarden. Het idee is dat het steigerplan voorziet in het mogelijk maken van steigers, ten behoeve van de bewoners van Steigereiland. Bij een aanvraag van een steiger, wordt expliciet gekeken of het algemeen belang van de bewoners van Steigereiland Zuidbuurt wordt gediend. Aanvragen kunnen alleen ingediend worden door verenigingen (vereniging van eigenaren) van Steigereiland Zuidbuurt. Vergunningaanvragen van particulieren (één inwoner) worden niet in behandeling genomen.

### **34 Adressant 34**

#### **34.1 Opmerking**

Doordat het steigerplan niet in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen maar er wel naar wordt verwezen is er een onduidelijke situatie ontstaan. Het is niet duidelijk wanneer een zienswijze tegen het mogelijk maken van het steigerplan kan worden ingediend.

Antwoord

Tijdens de voorbereiding van het steigerplan heeft in 2008 inspraak plaatsgevonden. Tegen het steigerplan is geen zienswijze meer mogelijk. Wel kon er een zienswijze worden ingediend tegen het onderhavige bestemmingsplan aangezien deze de realisatie van steigers mogelijk maakt via een afwijkingsbevoegdheid.

#### 34.2 Opmerking

De oevers rond IJburg moeten een tegenwicht bieden aan de verstoring van de natuur door de aanleg van IJburg. In een deel van het water rond Steigereiland is een zichtbare grote kwaliteit gerealiseerd. De conditie van het gebied laat geen grootschalig motorverkeer toe. Door de realisatie van aanlegplaatsen zullen de leefkwaliteit alsmede de waarde van de woningen dalen en rust en privacy worden geschonden. Handhaving van de maximum snelheid, het permanent aanmeren op tijdelijke aanlegplaatsen en het aanmeren van grotere boten is nu al een probleem.

#### Antwoord

De aanleg van steigers is alleen mogelijk indien dit niet leidt tot een aantasting van de natuurwaarden. Door de eventuele toename van steigers zal het aantal vaartuigen en dus ook het aantal vaartuigbewegingen toenemen maar dat leidt niet tot onaanvaardbare situaties. Gelet op de omvang van het water zullen de vaartuigen zich verspreiden en de toename van het aantal vaartuigbewegingen is bovendien slechts in bepaalde delen van het jaar te verwachten (tijdens mooi weer).

#### 34.3 Opmerking

De gemeente heeft indertijd nagelaten om bewoners die bezig waren om hun woningen te realiseren te attenderen op het steigerplan en de daarbij behorende inspraakprocedure. De bewoners hebben de huis-aan-huisbrief ten aanzien van inspraak indertijd niet ontvangen. De gemeente heeft diverse keren aangegeven dat aan de oevers van Steigereiland niets zou gebeuren.

#### Antwoord

IJburg is een stadswijk in een waterrijke omgeving. Water- en oeverrecreatie spelen daarin een belangrijke rol. Hoewel de kaden en oevers van Steigereiland in eerste instantie een waterstaatkundige functie hebben, zou Steigereiland geen steigereiland zijn, indien er geen mogelijkheid zou zijn om steigers aan te leggen. Het toenmalige stadsdeel Zeeburg heeft daarom het steigerplan voor de Zuidbuurt van Steigereiland opgesteld. Tijdens de voorbereiding van het steigerplan heeft in 2008 inspraak plaatsgevonden.

#### 34.4 Opmerking

De meerderheid van de bewoners van de oevers willen geen steigers. De realisatie van een groot aantal aanlegplaatsen bij een klein aantal woningen is niet noodzakelijk, mede omdat er alternatieven zijn in de vorm van de noordwestoever bij de bedrijvenstrook. Deze strook is geschikter voor de realisatie van aanlegsteigers omdat o.a. het water veel groter is waardoor vogels minder verstoord worden, snelvaren daar is toegestaan, het water niet grenst aan woongebied en kwetsbaar natuurgebied en omdat de bedrijvenstrook mogelijk baat bij de steigers heeft vanwege de gewenste aanloop.

Antwoord

Het bestemmingsplan sluit de eventuele realisatie van steigers aan de noordwestoever niet op voorhand uit aangezien de afwijkingsbevoegdheid voor steigers ook kan worden toegepast bij die oever.

34.5 Opmerking

Door de realisatie van meerdere aanlegsteigers ontstaat een jachthaven met een capaciteit die groter is dan de jachthaven op Haveneiland. Op Steigereiland is hinderwetcategorie 2 toegestaan terwijl een jachthaven tot hinderwetcategorie 3 behoort. Een jachthaven op Steigereiland leidt tot overlast op het water en drukte aan de wal bij het uitgeven van plaatsen aan bewoners van buiten Steigereiland.

Antwoord

Door middel van de afwijkingsbevoegdheid kunnen meerdere steigers worden aangelegd. Indien uit de natuurtoets blijkt dat er geen negatief invloed op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied plaatsvindt, kan er met behulp van de afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan, alsnog uitvoering gegeven worden aan het steigerplan. Gelet op de voorziene omvang en de spreiding van de steigers, zoals opgenomen in het steigerplan, is er geen sprake van een jachthaven.

34.6 Opmerking

In het Steigerplan is een behoefte van 80 ligplaatsen voor Steigereiland verondersteld. De ruim 100 aanmeldingen zijn geen juiste afspiegeling omdat er een verschil is tussen droom en daad, er aanmeldingen zijn gedaan om alvast een plek te claimen of op de hoogte te blijven en sommige bewoners zich hebben aangemeld om dan tenminste een plek op een ongewenste steiger voor de deur te krijgen. Uit een gehouden enquête blijkt dat er grote behoefte bestaat aan het uitblijven van steigerdrukke waarbij het merendeel van de ondervraagden eventuele steigers willen aan de noordwestoever.

Antwoord

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om na toepassing van de afwijkingsbevoegdheid een steiger te kunnen aanleggen. Indien de vraag naar steigers inderdaad zo laag is als door de adressant wordt verwacht dan zal toepassing van de afwijkingsbevoegdheid niet vaak aan de orde zijn en worden er weinig steigers gerealiseerd.

34.7 Opmerking

Uit informatie is gebleken dat er druk is om veel steigers op IJburg te realiseren. Deze steigers blijken niet overal op IJburg gerealiseerd te kunnen worden waardoor er zoveel mogelijk steigers op Steigereiland mogelijk gemaakt moeten worden. Dit gaat ten koste van het uitgangspunt dat de steigers voor Steigereiland alleen voor de bewoners bedoeld zijn.

Antwoord

Naast Steigereiland zijn er nog andere locaties binnen het plangebied waar steigers mogelijk zijn. Een voorwaarde voor het mogen realiseren van een steiger is dat aangetoond wordt dat er geen negatieve invloed op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied ontstaat.

Het steigerplan voorziet in het mogelijk maken van steigers, ten behoeve van de bewoners van Steigereiland. Bij een aanvraag van een steiger, wordt expliciet gekeken of het algemeen

belang van de bewoners van Steigereiland Zuidbuurt wordt gediend. Aanvragen kunnen alleen ingediend worden door verenigingen (vereniging van eigenaren) van Steigereiland Zuidbuurt. Vergunningaanvragen van particulieren (één inwoner) worden niet in behandeling genomen.

Privaatrechtelijk worden er aspecten vastgelegd in de statuten van de vereniging van eigenaren (de aanvrager). Te denken aan aspecten als 'overlast'.

#### 34.8 Opmerking

Verwacht wordt dat er vanwege economisch belang handel ontstaat in de ligplaatsen waardoor de oorspronkelijke doelstellingen van de verenigingen onder druk komen te staan. En een deel van de ligplaatsen zal worden ingenomen door mensen van buitenaf. De jachthaven zal daardoor minder binding krijgen met Steigereiland en er zal sprake zijn van een aantrekkende werking van auto's.

Antwoord

Het steigerplan voorziet in het mogelijk maken van steigers, ten behoeve van de bewoners van Steigereiland. Bij een aanvraag van een steiger, wordt expliciet gekeken of het algemeen belang van de bewoners van Steigereiland Zuidbuurt wordt gediend. Aanvragen kunnen alleen ingediend worden door verenigingen (vereniging van eigenaren) van Steigereiland Zuidbuurt. Vergunningaanvragen van particulieren (één inwoner) worden niet in behandeling genomen.

#### 34.9 Opmerking

De adressant is tegen het ophogen van de geluidnorm ter plaatse van de noordwestoever van Steigereiland. Daardoor wordt het idee van de bedrijvenstrook als geluidsbarrière verlaten en kunnen door de realisatie van ligplaatsen voor woonboten op die locatie geen steigers meer worden aangelegd.

Antwoord

De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden een hogere grenswaarde te verlenen zodat geluidsgevoelige functies (o.a. woonboten) een hogere geluidsbelasting ondervinden dan dat in eerste instantie de voorkeur heeft. De bedrijvenstrook blijft haar functie als geluidsbarrière voor Steigereiland behouden.

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

#### 34.10 Opmerking

De adressant sluit zich aan bij de zienswijze van de vereniging Hou het Diemerpark Groen (adressant 21). Daarbij vult de adressant aan dat het deel van het Diemerpark waar parkeerplaatsen zijn voorzien veel mensen het gehele Diemerpark doet ervaren. Deze ervaring gaat verloren bij de aanleg van asfalt en parkeerplaatsen. Het kijken naar een park is één van de belangrijkste functies van een park.

Antwoord

Vanwege de omvang van het Diemerpark leidt de aanleg van parkeerplaatsen er niet toe dat de kijkfunctie van het Diemerpark verloren gaat. Voor het overige wordt voor de beantwoording verwezen naar de bijlage behorende bij deze nota van beantwoording.



#### 34.11 Opmerking

De noodzaak om parkeerplaatsen aan te leggen omdat de afstand tot de parkeergarage voor bezoekende sportclubs met zware tassen te groot is gaat niet op omdat in de praktijk veel sporters al omgekleed zijn als zij aankomen en de afstand van 850 meter vergelijkbaar is met de afstand die de adressant moet afleggen naar de tramhalte.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 34.12 Opmerking

Vanwege het huidige gebruik door fietsers en wandelaars zal de brug moeten worden verbreed.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

#### 34.13 Opmerking

De omwonenden ondervinden overlast van het sportpark vanwege schreeuwende mensen en de lichtmasten. Deze overlast neemt verder toe door auto's ten behoeve van het sportpark. De gemeente moet de kwaliteit die zij met gemeenschap heet gerealiseerd bewaken en niet te grabbel gooien.

Antwoord

Ten aanzien van de zienswijzen met betrekking tot het Diemerpark is een apart memo opgesteld, welke in de bijlage van de Nota van Beantwoording is opgenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt naar de bijlage verwezen.

### **35 Adressanten 35**

#### 35.1 Opmerking

Het is voorbarig en onjuist dat steigers volgens het steigerplan alleen worden weerhouden door de eventuele aantasting van natuurwaarden aangezien er bij het aanvragen van recreatiesteigers meerdere bezwaren zijn gemaakt. De behandeling van deze bezwaren zijn opgeschort vanwege het lopende ecologische onderzoek. De voorwaarde van alleen een natuurtoets om het plaatsen van steigers te weerhouden is niet voldoende. De adressant verwijst naar eerdere bezwaren, waaronder dat de schaalgrootte van het steigerplan buiten proporties is en zeer onwenselijk is op vele gronden.

Antwoord

Het steigerplan is door stadsdeel Zeeburg vastgesteld en vormt het toetsingskader voor vergunningaanvragen voor Steigereiland Zuidbuurt. Tijdens de voorbereiding van het steigerplan heeft in 2008 inspraak plaatsgevonden. Daarmee vormt het steigerplan een toetsingskader voor aanvragen van een omgevingsvergunning. In het bestemmingsplan is de realisatie van steigers mogelijk na toepassing van een

afwijkingbevoegdheid waarbij eerst aangetoond wordt dat de steiger (onder andere) niet leidt tot een negatieve invloed op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied. Deze eis is gesteld in verband met de uitvoerbaarheid van de realisatie van steigers.

35.2 Opmerking

In het ontwerpbestemmingsplan is rekening gehouden met twee al gerealiseerde aanlegsteigers bij de Murdoch MacKenziestraat terwijl deze aanlegsteigers ook op onrechtmatige gronden zijn verkregen. De palen van deze steigers vallen o.a. buiten de plangrens van uitwerkingsplan 4.

Antwoord

Voor de genoemde steigers is een onherroepelijke omgevingsvergunning van kracht. Het bestemmingsplan kan niet aan deze onherroepelijke omgevingsvergunning voorbij gaan.

35.3 Opmerking

De mogelijkheden voor bebouwing die binnen de uitwerkingen 4 en 12 vallen (drijvende woningen en woningen op de oever van de C. Zillessenlaan) schaden de natuurwaarden en zorgen voor parkeerproblemen. Tevens zullen open zichtlijnen, het open karakter en de natuurlijke uitstraling van het eiland worden geschaad. De plangebieden lijken niet te corresponderen met eerder aangegeven gebieden. Verzocht wordt het bestemmingsplan aan te passen.

Antwoord

De locaties waar de betreffende woningen zijn voorzien zijn geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. De door de adressanten gevreesde gevolgen zijn derhalve geen gevolg van het onderhavige bestemmingsplan. Aanvullend wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 29 (onder 29.3).

35.4 Opmerking

Op de plek waar ligplaatsen voor woonboten bij de Pedro de Medinalaan mogelijk worden gemaakt zijn volgens het geldende bestemmingsplan plaatsen voor recreatiesteigers mogelijk. Woonboten op deze locatie zijn zeer onwenselijk en passen geheel niet in het stedenbouwkundig plan en de uitstraling van de Designstrip. Het beeld van woonboten is zeer rommelig, onlogisch en onwenselijk. De ondernemers van de Designstrip staan positief tegenover het plaatsen van recreatiesteigers. Dat levert een logischer beeld en levendigheid op en de het komt de uitstraling van de kade en IJburg in het algemeen ten goede.

Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen. Nieuwe steigers worden met het bestemmingsplan via een afwijkingbevoegdheid mogelijk gemaakt ( zie ook de beantwoording van zienswijze onder 35.1).

35.5 Opmerking

De adressant maakt bezwaar tegen het verleggen van de geluidsnormen die wonen mogelijk moeten maken waar dat niet humaan en wenselijk is.

Antwoord

De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden een hogere grenswaarde te verlenen zodat geluidsgevoelige functies (o.a. woonboten) een hogere geluidsbelasting ondervinden dan dat in eerste instantie de voorkeur heeft. De bedrijvenstrook blijft haar functie als geluidsbarrière voor Steigereiland behouden.

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

## **36 Adressant 36**

### 36.1 Opmerking

In het ontwerpbestemmingsplan is melding gemaakt van een drietal steigers aan de Pybo Steenstrastraat. Tegen de bouw van deze steigers loopt een bezwaarprocedure en er is een onderzoek ingesteld naar de gevolgen voor flora en fauna. Er zijn andere en betere mogelijkheden om te voorzien in toegangen tot het water vanuit de buurt en de mogelijkheid tot recreatie op het water. Verwezen wordt naar een eerder ingediend bezwaarschrift. Het bezwaar tegen de steigers bestaat niet alleen uit aspecten met betrekking tot flora en fauna. De vraag naar steigers wordt ingegeven door de angst dat aanlegsteigers ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving.

Antwoord

De zienswijze is vergelijkbaar met opmerking 35.1. Korthedshalve wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

### 36.2 Opmerking

In het onderzoek naar de gevolgen van de steigers dient ook te worden gekeken naar de gevolgen van de voorgenomen bebouwing aan de Edmond Halleysteiger, de William Barlowsteiger en de Cornelis Zillisenlaan doordat de bebouwing een enorme negatieve impact op de kwaliteit van het landschap zal hebben en licht, lucht en zicht zal wegnemen. Daarnaast zal bewoning op het water tot extra verkeersbewegingen nabij of in het water leiden en vervuiling van de oevers opleveren. Er wordt afgeweken van de eerdere plannen doordat eerst was voorzien in parkeren in de drijvende pontons maar nu gaan de plannen uit van parkeren bij de woningen met hinder van geluid en koplampen als gevolg. Er is nog geen onderzoek naar het geluidniveau gedaan.

Antwoord

De locaties waar de betreffende bebouwing is voorzien zijn geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. De genoemde gevolgen zijn derhalve geen gevolg van het onderhavige bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voor de betreffende bebouwing is momenteel nog in voorbereiding bij de centrale stad. De motivatie voor de bebouwing zal in het nog in voorbereiding zijnde bestemmingsplan worden opgenomen.

### 36.3 Opmerking

De voorgenomen ligplaatsen van woonboten aan de Pedro de Medinalaan leiden tot extra geluidsbelasting in het gebied en permanente bewoning heeft een negatieve invloed op de kwaliteit van de oevers met betrekking tot flora en fauna. Er is geen onderzoek naar de gevolgen van flora en fauna gedaan.

Antwoord

De stadsdeelraad heeft op 5 februari 2013 besloten dat de locatie aan de Pedro de Medinalaan dient af te vallen als locatie voor ligplaatsen van woonboten (middels amendement 377). De wijzigingsbevoegdheid, waarmee de woonboten mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan, komt daarmee te vervallen.

36.4 Opmerking

De strook aan de Pedro de Medinalaan is het visitekaartje van IJburg. De vaak in slechte staat verkerende woonboten worden zonder stedenbouwkundige visie aan de dijk neergelegd waardoor niet duidelijk is hoe de woonboten gaan bijdragen aan het imago van de wijk. Het zou beter zijn om de strook te gebruiken voor de ongewenste steigers aan de Pybo Steenstrastraat en andere plekken op Steigereiland.

Antwoord

Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 36.3

**37 Adressant 37**

37.1 Opmerking

Tijdens het intakegesprek is indertijd door de gemeente aangegeven dat de aangrenzende waterkant en het water tussen het Diemerpark en de dijk niet verder ontwikkeld zouden worden om zo het eilandenkarakter te behouden. Tijdens de bouw van de woning heeft de gemeente zonder berichtgeving een plan opgesteld met steigers aan de waterkant. Er is geen aanleiding om steigers mogelijk te maken aangezien er vanwege de jachthavens in de omgeving nog voldoende capaciteit is en het ecologisch winsteffect lokaal verloren gaat. In geval van steigers is er geen garantie dat het navigatiepad op de dijk vrijgehouden kan blijven. Verzocht wordt om het steigerplan te laten vervallen.

Antwoord

IJburg is een stadswijk in een waterrijke omgeving. Water- en oeverrecreatie spelen daarin een belangrijke rol. Hoewel de kaden en oevers van Steigereiland in eerste instantie een waterstaatkundige functie hebben, zou Steigereiland geen steigereiland zijn indien er geen mogelijkheid zou zijn om steigers aan te leggen. Het toenmalige stadsdeel Zeeburg heeft daarom het steigerplan voor de Zuidbuurt van Steigereiland opgesteld. Over de voorbereiding van het steigerplan heeft inspraak plaatsgevonden.

In het steigerplan is uitgegaan van de aanleg van diverse steigers. In het bestemmingsplan is de realisatie van steigers mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid waarbij (onder andere) eerst dient te zijn aangetoond dat de steiger niet leidt tot een verstoring van natuurwaarden. De aanleg van steigers leidt er niet toe dat het navigatiepad bebouwd gaat worden.

**38 Adressant 38 van Blauwhoed**

38.1 Opmerking

De partiële herziening van bestemmingsplan IJburg is niet goed verwerkt in het nieuwe bestemmingsplan voor wat betreft de bouwregels. De regels ten aanzien van geluid en hogere waarden zijn wel goed verwerkt.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. De bouwregels uit de partiële herziening zijn overgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan.

## *Bijlagen*

1. Memo beantwoording zienswijzen met betrekking tot het sportpark Diemerpark
2. Brief Centrale Stad ten aanzien van zienswijze platformwoningen

## **Beantwoording zienswijzen met betrekking tot het sportpark Diemerpark.**

Alle ontvangen zienswijzen, welke betrekking hebben op het sportpark Diemerpark, worden met deze notitie beantwoord.

### **Aanleiding**

Op 31 januari 2012 heeft de deelraad besloten om het Sportpark IJburg uit te breiden tot 6 sportvelden en om te komen tot een goede oplossing voor de parkeerbehoefte en de verkeersafwikkeling daarvan. Voor een goed functionerende sportvoorziening is het van belang dat er een adequate oplossing voor de parkeerbehoefte wordt gevonden. Dit wordt mede ingegeven doordat de aanwezige sportvelden reeds gebruikt worden en in de toekomst het aantal velden wordt uitgebreid.

In opdracht van de stadsdeelraad is er onderzocht of de parkeergarage aan de IJburglaan gebruikt kan worden voor het opvangen van de parkeervraag. Daarnaast zijn er een aantal specifieke (potentiele) parkeerlocaties onderzocht.

Deze onderzoeken hebben geresulteerd in een voorstel van het Dagelijks Bestuur aan de deelraad op 9 april 2013. Het voorstel was, kort gezegd, het realiseren van 62 parkeerplaatsen op locatie 1a. Deze parkeerplek kan het beste ontsloten worden via de Oeverzeggestraat. Tijdens de vergadering van de deelraad is een amendement aangenomen.

In deze notitie wordt eerst ingegaan op het genomen besluit van de deelraad op 9 april 2013. Daarna komen de verschillende onderwerpen, welke naar voren zijn gekomen in de diverse zienswijzen naar voren.

### Besluit deelraad over parkeren en bereikbaarheid op 9 april 2013

In de deelraadsvergadering op 9 april 2013 heeft de deelraad aangegeven (nog) geen voorkeur te hebben voor locatie 1a of 4a. Middels een amendement is het aantal parkeerplaatsen vastgesteld op 42 en is besloten zowel de parkeerlocatie 1a en 4a op te nemen in het bestemmingsplan, inclusief de aanrijroutes die genoemd worden in de memo 'Parkeren en ontsluiting Sportpark IJburg'. Tevens is besloten samen met belanghebbenden te onderzoeken of er een adequate parkeeroplossing voor het sportpark, alsmede de jachthavens te realiseren is waarvoor ruim draagvlak is. De uiteindelijke realisatie van de parkeerplaatsen (en de verkeersafwikkeling) wordt in het inrichtingsplan uitgewerkt.

Het besluit van de deelraad heeft ertoe geleid dat het vast te stellen bestemmingsplan 42 parkeerplaatsen op locatie 1a mogelijk maakt. Daarbij is er een flexibiliteitsbepaling opgenomen (een wijzigingsbevoegdheid), waarmee het onder voorwaarden mogelijk wordt om op locatie 4a een parkeerterrein te realiseren. Eén van de voorwaarden die hieraan verbonden is, is dat er op locatie 1a nog geen parkeerplaatsen gerealiseerd zijn.

### **Pilot parkeergarage – noodzaak parkeren?**

Vanuit het gebruik van de sportvoorzieningen en de daarbij behorende gebruikersgroepen is het goed te verklaren dat er parkeerplaatsen nodig zijn. Uitgangspunt voor de gebruikers van de sportvoorzieningen van IJburg is dat deze, conform het vastgestelde beleid, te voet of op de fiets komen. Bezoekers van buiten Amsterdam zullen minder geneigd zijn om, gezien de beperkte voorzieningen, gebruik te maken van het openbaar vervoer. En het is onwaarschijnlijk dat bezoekende teams, vanuit bijvoorbeeld Den Helder, met de fiets komen. Voor die doelgroep, en de groep van mensen met een handicap, is het dan noodzakelijk een passende parkeervoorziening te treffen.

Om proefondervindelijk vast te stellen of de parkeergarage van het winkelcentrum aan de IJburglaan voldoet als parkeeroplossing voor het sportpark in het Diemerpark is op verzoek van de stadsdeelraad in het najaar van 2012 een pilot uitgevoerd. Uit de conclusies van het rapport blijkt dat de parkeergarage van winkelcentrum IJburg geen volwaardige en geen toekomstbestendige oplossing biedt voor de parkeerbehoefte van het Diemersportpark (de resultaten van de pilot zijn als bijlage bij de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan toegevoegd).

Tijdens de proef was de capaciteit van de parkeergarage groot genoeg om alle bezoekers en sporters die met de auto waren gekomen te faciliteren. In de praktijk blijkt echter dat de parkeergarage alleen als deeloplossing functioneert. Een gedeelte van de reguliere bezoekers en gasten laat zich namelijk niet sturen en blijft buiten de parkeergarage parkeren. Als er 6 sportvelden worden gerealiseerd, zal

de parkeerbehoefte toenemen ten opzichte van de situatie tijdens de proef. Tijdens de proef waren er 2,5 sportveld in gebruik. Op termijn heeft de parkeergarage onvoldoende capaciteit om de parkeervraag van het sportpark op te vangen.

Gezien de hiervoor vermelde resultaten die uit de pilot naar voren zijn gekomen, is geconcludeerd dat de proef niet is geslaagd en de parkeergarage geen volwaardige parkeeroplossing biedt voor het Diemersportpark. Op de Diemerzeedijk zelf en in de omgeving van de Oeverzeggestraat is niet voldoende parkeerruimte om de behoefte van het Diemersportpark op te vangen. Dat houdt in dat buiten het park geen afdoende parkeeroplossing is om de behoefte van het Diemersportpark op te vangen.

Om het sportpark goed te laten functioneren, is een parkeeroplossing in het park onvermijdelijk. Het realiseren van parkeerplaatsen in het park zal direct leiden tot minder parkeeroverlast in de aanliggende buurten, omdat bezoekers met de auto in de huidige situatie een parkeerplek zoeken in de directe omgeving van het sportpark.

#### Conclusie pilot

- de parkeergarage biedt geen volwaardige parkeeroplossing voor het sportpark in het Diemerpark;
- op de Diemerzeedijk zelf en in de omgeving van de Oeverzeggestraat is onvoldoende ruimte om de parkeerbehoefte van het sportpark op te vangen. Om het sportpark goed te laten functioneren, is een parkeeroplossing in het park onvermijdelijk.

#### **Resultaat onderzoek parkeerlocaties**

In opdracht van de stadsdeelraad zijn er verschillende parkeerlocaties binnen het Diemerpark onderzocht.



#### **Onderzochte parkeerlocaties**

Om de volgende redenen zijn er twee locaties (1a en 4a) als beste naar voren gekomen:

- Deze locaties hebben een apart parkeerterrein los van de doorgaande route, waardoor er zo min mogelijk overlast ontstaat voor de doorgaande fietsers en voetgangers. De doorgaande fietsroute wordt doorkruist door autoverkeer, maar uitsluitend bij in- en uitrijden van de parkeerplaats. De landschappelijke inpassing vraagt om een grote zorgvuldigheid ten opzichte van het omringende groen.
- De locaties liggen meer in het centrumgebied (van het Diemerpark, waardoor de negatieve effecten op de plaatselijke ecologische waarden zo beperkt mogelijk zijn.
- Logische aanrijroute van locatie 1a is via de Oeverzeggestraat;
- Logische aanrijroute van locatie 4a is via de Diemerzeedijk.

#### **Ontsluiting**

Het sportpark is via twee routes bereikbaar: via de Diemerzeedijk of via de Oeverzeggestraat. Van belang bij de afweging tussen deze routes is dat op korte termijn de Mobiliteitsaanpak Amsterdam wordt vastgesteld. Hierin wordt een scherper onderscheid gemaakt in (hoofd-) ontsluitingswegen en wegen met hoofdzakelijk een (recreatieve) verblijfsfunctie. Om de netwerken voor verkeersdeelnemers beter te laten functioneren en de ruimteverdeling te optimaliseren zijn voor al deze vervoerwijzen plusnetten benoemd. Door de toepassing van plusnetten kan meer ruimte worden gegeven aan een bepaalde vervoerswijze ten koste van één of meer andere vervoerswijzen.



### Ontsluiting Diemerzeedijk

De Diemerzeedijk is over de volledige lengte onderdeel van een recreatief hoofdfietsroute en maakt tevens deel uit van een landelijk fietsnetwerk. Ook is het een belangrijke recreatieve wandelroute, die door sportieve recreatie (hardlopers) wordt gebruikt.

Door alle functies (de jachthavens, het volkstuincomplex en de camping) die aan en nabij de Diemerzeedijk zijn gelegen, kan de Diemerzeedijk als een recreatieve verblijfsruimte worden beschouwd. De verkeers- en parkeerdruk op de Diemerzeedijk is, mede, vanwege de recreatieve functies de afgelopen jaren sterk toegenomen.

De ontsluiting van de Diemerzeedijk voor autoverkeer vanaf het kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan loopt via de Zuiderijdkijk. Het huidige profiel van de Zuiderijdkijk is onvoldoende om een goede doorstroming te kunnen garanderen. Daarbij bedraagt de lengte van de ontsluitingsroute voor het sportpark via de Diemerzeedijk vanaf het kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan 3 km.

Conform de nog vast te stellen Mobiliteitsaanpak Amsterdam kan de Diemerzeedijk worden gezien als een weg met een hoofdzakelijk (recreatieve) verblijfsfunctie en zal het onderdeel uitmaken van het plusnet fiets.

Bij ontsluiting via de Diemerzeedijk worden ecologische verbindingzones doorkruist (de zone langs het Amsterdam – Rijnkanaal en de ecologische verbindingzone Bovendiep). Uit onderzoek blijkt dat het extra verkeer een negatief effect heeft op de EVZ. Versterking van de EVZ kan negatieve effecten van een hogere verkeersdruk beperken. In het verrichtte onderzoek worden aanbevelingen gedaan over hoe de EVZ versterkt kan worden.

### Ontsluiting Oeverzeggestraat

Ook de ontsluitingsroute via de Oeverzeggestraat maakt deel uit van een groter fiets- en voetgangersnetwerk. Deze ontsluitingsroute loopt via het traject IJburglaan-Vennepluimstraat-Oeverzeggestraat.

De afstand vanaf de IJburglaan tot het sportpark bedraagt circa 750 meter. De Oeverzeggestraat is van oorsprong ingericht als parkeervrije straat, waarbij het profiel geen probleem veroorzaakt voor de doorstroming van extra verkeer ten behoeve van het sportpark. De IJburglaan is opgezet en gedimensioneerd als hoofdontsluiting van IJburg en is onderdeel van het hoofdnet auto en het toekomstig plusnet auto.

### Afweging Diemerzeedijk of Oeverzeggestraat

Onderdeel van de afweging is in hoeverre de aanliggende buurten en gebieden overlast kunnen ondervinden van een mogelijke ontsluitingsroute voor het autoverkeer richting sportpark IJburg. Voor de Oeverzeggestraat e.o. zijn het vooral de bewoners uit de buurt die daar het meest overlast van kunnen ondervinden. Voor de Diemerzeedijk e.o. zijn dat vooral de recreatieve gebruikers, de bewoners en de bedrijven.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid heeft een korte route de voorkeur. Ook heeft het de voorkeur in het kader van verkeersveiligheid om gebruik te maken van een route waarvan het profiel van de route de nieuwe verkeersstromen goed kan afwikkelen.

De route via de Diemerzeedijk wordt intensief gebruikt door voetgangers en fietsers. Autoverkeer is toegestaan, maar voornamelijk voor recreatieve bestemmingen zoals de jachthavens, camping of volkstuinen. Op de Zuiderijdkijk, de toevoerweg voor de Diemerzeedijk, is het profiel op dit moment al te smal om op de drukkere momenten al het verkeer zonder oponthoud af te wikkelen. Toename van autoverkeer op de Diemerzeedijk schaadt de verkeersveiligheid.

De route via de Oeverzeggestraat wordt eveneens intensief gebruikt door voetgangers en fietsers, maar is op relatief eenvoudige wijze zodanig in te richten dat medegebruik door autoverkeer veilig kan worden vormgegeven. Dat geldt ook voor de brug tussen Oeverzeggestraat en Diemerpark, mits fietsers en autoverkeer gescheiden zijn.

Vanuit ecologie is er ook een voorkeur om het sportpark via de Oeverzeggestraat te ontsluiten. Een ontsluiting via de Diemerzeedijk doorkruist de EHS en heeft daarmee een mogelijk (negatief) effect op de aanwezige ecologische waarden.

### Conclusie ontsluiting

Bij de ontsluiting via de Diemerzeedijk dient rekening gehouden te worden met het nemen van maatregelen ten behoeve van de EVZ. Deze maatregelen zijn nog niet concreet. Door de koppeling

van locatie 4a met de ontsluiting via de Diemerzeedijk, is er daarom voor gekozen om deze mogelijkheid met een wijzigingsbevoegdheid in het vast te stellen bestemmingsplan op te nemen.

Met het (beperkt) openstellen van een deel van het Diemerpark voor autoverkeer, wordt het park ook open gesteld voor bromscooters.

### **Parkeerbehoefte**

Uitgangspunt is dat de IJburger te voet of op de fiets naar het sportpark komt. Maar net zoals de bewoners ook gasten willen ontvangen, willen ook de sportverenigingen hun gasten van buiten de stad ontvangen. Vanuit het gemeentelijke en stadsdeelbeleid wordt er op toegezien dat ook voor die gebruikersgroep van de sportvoorzieningen parkeerplaatsen beschikbaar worden (zie ook hiervoor de tekst onder het kopje 'Pilot parkeergarage – noodzaak parkeren?').

Door Arcadis is geadviseerd over de hoeveelheid aan te leggen parkeerplaatsen. Deze rapportage is als bijlage bij het (ontwerp-) bestemmingsplan gevoegd. Arcadis adviseert om 62 parkeerplaatsen voor 6 sportvelden aan te gaan leggen. Dit aantal is gebaseerd op de minimale parkeernorm voor sportvelden en een aantal extra plaatsen. Deze 'extra' plaatsen zijn gewenst om de parkeerbehoefte van toernooien en sportevenementen op te vangen en zorgen ervoor dat de parkeeroverlast in de aanliggende buurten tot een minimum beperkt blijft.

De minimale parkeernorm is 9,75 parkeerplaatsen per hectare netto sportveld. De netto oppervlakte van 3 hockey- en 3 voetbalvelden bedraagt 4,35 hectare. De minimale, berekende parkeerbehoefte komt daarmee op 42 plaatsen (4,35x9,75). Arcadis geeft aan dat 20 extra plaatsen volstaat om de parkeerbehoefte bij toernooien en sportevenementen op te vangen. Deze 'extra' plekken kunnen zowel binnen het Diemerpark als daarbuiten opgevangen worden, indien dat nodig geacht wordt.

Eerder is in de rapportage van de DRO voorgesteld om voor zeven velden minimaal 80 en maximaal 100 parkeerplaatsen te realiseren. Voor zes velden zouden minimaal 69 en maximaal 86 parkeerplaatsen volstaan. Dat aantal past weliswaar in de bandbreedte van de parkeernormen volgens de Nota Locatiebeleid Amsterdam 2008, maar houdt onvoldoende rekening met het parkeer- en mobiliteitsbeleid van het stadsdeel. Conform het parkeer- en mobiliteitsbeleid worden uit oogpunt van luchtkwaliteit (fijnstof en CO<sub>2</sub>) binnen de ring en op IJburg beduidend strengere normen gehanteerd dan daarbuiten. Ook de ecologische omstandigheden en de opzet van IJburg als autoluwe wijk zijn niet meegenomen in de afweging. Rekening houdend met deze aspecten is het verantwoord een aantal parkeerplaatsen te realiseren van 42.

Het aantal parkeerplaatsen is toegespitst op het gebruik van 6 sportvelden. Onderdeel van het advies aan de deelraad was dat de parkeerplaatsen uitsluitend gebruikt mogen worden als er wedstrijden gespeeld worden (dus op zaterdag en zondag). Op andere dagen is het niet mogelijk om gebruik te maken van de parkeerplaatsen. Welke maatregelen hiervoor exact worden genomen, wordt nader uitgewerkt in het inrichtingsplan.

### Evenemententerrein

Het bestemmingsplan maakt geen evenemententerrein mogelijk. Er is momenteel niet inzichtelijk te maken wat voor soort evenementen in de toekomst op het evenemententerrein plaats gaan vinden. Vooralsnog vinden er incidenteel, kleinschalige evenementen plaats. Zolang er sprake is van incidentele evenementen, biedt het Besluit omgevingsrecht voldoende mogelijkheden om deze evenementen mogelijk te maken.

Het stadsdeel is bezig met het opstellen van evenementenbeleid. Daarin wordt het Diemerpark ook aangemerkt als mogelijke locatie voor het houden van evenementen. In dit kader dient nader onderzocht te worden wat het effect is op o.a. de aanwezige flora en fauna en de bereikbaarheid. Als uit nader onderzoek blijkt dat het houden van structureel, terugkomende evenementen mogelijk is in het Diemerpark, dan dient er een aanvullende juridisch-planologische procedure gevolgd te worden om deze mogelijk te maken. Voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt er daarom geen rekening gehouden met het evenemententerrein.

### Conclusie parkeerbehoefte

In het vast te stellen bestemmingsplan worden (maximaal) 42 parkeerplaatsen bij recht mogelijk gemaakt op locatie 1a. Daarbij is er een flexibiliteitsbepaling opgenomen (een wijzigingsbevoegdheid), waarmee het onder voorwaarden mogelijk wordt om op locatie 4a een parkeerterrein te realiseren. Eén van de voorwaarden die hieraan verbonden is, is dat er op locatie 1a nog geen parkeerplaatsen gerealiseerd zijn.

### **Veiligheid Dick Hilleniuspad en Oeverzeggestraat**

Het Dick Hilleniuspad vormt onderdeel van een recreatieve hoofd fietsroute. Het toestaan van autoverkeer op dit pad leidt niet vanzelfsprekend tot een toename van de verkeersonveiligheid. Uit de praktijk blijkt dat er al veel verkeersbewegingen in de Oeverzeggestraat plaats vinden. De Oeverzeggestraat (het verlengde van het Dick Hilleniuspad) vormt ook een onderdeel van deze fietsroute. Parkeren op de Oeverzeggestraat wordt tegengegaan, maar kerende auto's (de 'halers en brengers') in de Oeverzeggestraat kunnen niet voorkomen worden. Dit zorgt voor ongewenste, gevaarlijke situaties voor fietsers en met name voor kinderen.

Door parkeren mogelijk te maken in het park, neemt het autoverkeer op het Dick Hilleniuspad toe. Dit leidt niet automatisch tot meer verkeersonveiligheid, mede doordat het aantal keerbewegingen door auto's verminderd wordt en parkeren in de Oeverzeggestraat onmogelijk wordt gemaakt.

Het Dick Hilleniuspad is circa 7 meter breed (de rijloper voor autoverkeer van de brug is 5,50 meter, de totale breedte van de brug is ca. 8 meter.). Dit profiel is voldoende voor de ontsluiting van de sportparken voor auto- en fietsverkeer in 2 rijrichtingen. Zowel in de Oeverzeggestraat als op de brug is een vrijliggend voetpad aangelegd van ca. 2 meter breedte. Op voorwaarde dat op het Dick Hilleniuspad tot aan de entree van het sportcomplex eveneens een vrijliggend voetpad wordt aangelegd, is een verkeersveilige afwikkeling van fiets- en voetgangersverkeer over de gehele ontsluitingsroute mogelijk. Het profiel van Oeverzeggestraat, brug en Dick Hilleniuspad is dan voldoende om door verschillende weggebruikers gebruikt te worden, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding komt.

De stadsdeelraad heeft op 9 april 2013 besloten het park vooralsnog toegankelijk te maken voor autoverkeer (t.b.v. parkeren in het park). In aanvulling op dit besluit wordt met het nog op te stellen inrichtingsplan aanvullende maatregelen getroffen. Te denken aan een herprofilering van het Dick Hilleniuspad, waarmee het voor de verschillende weggebruikers duidelijk wordt dat ook andere weggebruikers gebruik maken van het pad. Andere maatregelen kunnen zijn: het realiseren van verkeersremmende voorzieningen of het plaatsen van een 'vol/vrij' informatie-bord op de IJburglaan..

### **Toekomstige gebruikers sportpark**

Alle verrichtte onderzoeken zijn specifiek gericht op het ontsluiten van het sportpark, ten behoeve van sporten. De ontsluiting van het park en de gekozen locaties van de parkeergelegenheid, zijn berekend voor de momenten dat de vraag ernaar het grootst is: als er wedstrijden gespeeld worden op zaterdag en zondag.

### Wens sportverenigingen

Vanuit de sportverenigingen is gevraagd om de toekomstige clubhuizen te gebruiken voor andere activiteiten. Te denken valt aan sociaal-culturele activiteiten ten behoeve van de leden (bijvoorbeeld huiswerkbegeleiding en culturele vorming van de jeugd). In een businessclub wil de sportvereniging ondernemende IJburgers samen brengen. Tevens wordt gevraagd zalenverhuur mogelijk te maken.

### Structuurvisie Amsterdam 2010-2040

De structuurvisie van Amsterdam geeft aan dat sportgerelateerde (maatschappelijke) activiteiten wenselijk geacht worden op sportvelden. Deze activiteiten vinden in de 'daluren' plaats; op het moment dat er geen sportwedstrijden zijn. Hierdoor kunnen de clubhuizen optimaal gebruikt worden. Uit oogpunt van de eerder genoemde aspecten ligt het niet voor de hand naast sport ook andere extra verkeer aantrekkende activiteiten te ontplooiën. Door aan sportgerelateerde (maatschappelijke) activiteiten ruimte te bieden stijgt immers het aantal verkeersbewegingen op niet wedstrijd dagen. Dit aspect is niet meegenomen in de onderbouwing voor de verkeersafwikkeling en het parkeren.

### Flora en fauna

Gezien de ligging van de sportvelden in de hoofdgroenstructuur speelt ecologie een belangrijke rol. Voor het gebruik van de sportvelden (t.b.v. sport) is het effect van de verkeersaantrekkende werking op de aanwezige flora en fauna onderzocht. Dit rapport is als bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Voor de flora en fauna zou parkeren in de parkeergarage de beste optie zijn. Ontsluiting van gemotoriseerd verkeer in het Diemerpark is dan niet nodig en er zijn dan geen negatieve effecten op de ecologische hoofdstructuur en andere natuur.

Uit de verrichtte pilot is gebleken dat de parkeergarage geen volwaardige parkeeroplossing is voor het sportpark in het Diemerpark. Van de verschillende onderzochte locaties is bekeken welke het minst belastend is voor de aanwezige flora en fauna en natuurwaarden. Hieruit blijkt dat ontsluiting van het park via de Oeverzeggestraat, gecombineerd met parkeerplaatsen aan de zijde van de Oeverzeggestraat het minst belastende is voor de aanwezige flora en fauna en natuurwaarden. In dit onderzoek is geen rekening gehouden met het toevoegen van extra autoverkeer ten behoeve van andere functies (niet zijnde sporten).

#### Conclusie toekomstige gebruikers

Teneinde een breder gebruik van de sportvelden mogelijk te maken, dient er een nadere afweging plaats te vinden. Aangetoond dient te worden dat het toevoegen van functies geen negatief effect heeft op de aanwezige flora en fauna. Het mogelijk maken van maatschappelijke functies wordt daarom niet mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan. Indien er initiatieven worden ingediend, worden deze per geval afgewogen. Indien de functie gewenst (mogelijk) is, kan er met een reguliere Wabo-procedure medewerking aan verleend worden.

Zalenverhuur en kantoren (zakelijke dienstverlening) worden niet mogelijk gemaakt met de wijzigingsbevoegdheid van het vast te stellen bestemmingsplan. Deze functies zijn niet wenselijk in het park, (mede) vanwege de verkeersaantrekkende werking.

Naast voetbal en hockey kunnen ook andere sportverenigingen gebruik maken van clubhuizen. Het bestemmingsplan maakt het gebruik ten behoeve van sport algemeen mogelijk. Water gerelateerde sportverenigingen zijn echter uitgesloten.

#### **Ondergeschikte horeca**

Het bestemmingsplan maakt ondergeschikte horeca (de kantines) mogelijk. In het ontwerp bestemmingsplan was het oppervlakte hiervan gelimiteerd op 10%. Naar aanleiding van een zienswijze is deze regeling aangepast, omdat in de praktijk blijkt dat het oppervlakte van een kantine in een clubhuis varieert tussen de 30 en 50%. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt ondergeschikte horeca mogelijk gemaakt. Ondergeschikte horeca is gedefinieerd als: *'niet-zelfstandige horeca, die wordt of is gerealiseerd binnen een andere hoofdfunctie en daar naar oppervlakte en ruimtelijke uitstraling ondergeschikt aan is, welke uitsluitend toegankelijk is via de hoofdfunctie en waarvan de openingstijden zijn aangepast aan de openingstijden van de hoofdfunctie.'*

#### **Verhardingspercentage en uitbreidingsmogelijkheden sportvelden**

Vanwege de ligging in de hoofdgroenstructuur schrijft de structuurvisie Amsterdam 2040 een verhardingspercentage voor het sportpark voor van 15%. Verharding ten behoeve van de kunstgrasvelden valt hier niet onder. Verharding ten behoeve van parkeren en de bebouwing valt daar wel onder. Een verhoging van dit percentage is in strijd met de structuurvisie (en daarmee niet mogelijk).

De gronden in het Diemerpark die gebruikt kunnen worden ten behoeve van sport, is beperkt. Dit heeft alles met de ondergrond te maken. Het Diemerpark is ontstaan op een afvalberg, waarvan de afwatering strikt wordt geregeld met 'afwateringsputten'.

Dit brengt grote gebruiks- en bouwbeperkingen met zich mee. Alleen het meest westelijke deel van het park is geschikt voor het aanleggen van sportvelden. Een verdere uitbreiding van de sportvelden in de toekomst is niet mogelijk.

#### **Beheersmaatregelen - inrichtingsplan**

Voor wat betreft de vrees dat de eenmaal gerealiseerde parkeerplekken autoverkeer aantrekken kan het volgende gezegd worden. In het nog op te stellen inrichtingsplan worden aanvullende maatregelen voorgesteld. Te denken aan effectieve parkeerregulering en beheersingsmaatregelen om oneigenlijk gebruik van de parkeerplaatsen onmogelijk te maken. Hoe dit exact vorm gegeven wordt is nu nog niet duidelijk. Daar wordt met het inrichtingsplan invulling aan gegeven.

In het inrichtingsplan komen ook andere aspecten aan de orde. Te denken aan:

- Beheer van de parkeerplaatsen;
- Wanneer wordt het park opengesteld voor autoverkeer (alleen tijdens wedstrijden)?
- Aanvullende maatregelen; te denken valt bijvoorbeeld aan een vol/vrij-indicatie, 30-km zones, fietsparkeerplaatsen enzovoort.

Bezoekadres  
Stadhuis, Amstel 1  
1011 PN Amsterdam



# Gemeente Amsterdam

Wethouder Maarten van Poelgeest

Postbus 202  
1000 AE Amsterdam  
Telefoon 020 552 2700  
Fax 020 552 2127  
www.amsterdam.nl

Retouradres:  
B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Kennedy Van der Laan  
t.a.v. mevrouw K. Lagrouw  
Postbus 58188  
1051 LH Amsterdam

Datum  
Ons kenmerk 12-106  
Behandeld door Kristel Heijnen  
Doorkiesnummer  
Faxnummer  
E-mail kheijnen@pmb.amsterdam.nl  
Bijlage -  
Onderwerp Bewoners Zeeburgerbaai / stadsdeel Zeeburg

Geachte mevrouw Lagrouw,

Op 14 november 2012 heeft u ons een brief gestuurd waarin u als raadvrouw en gemachtigde van de Vereniging Leefbaarheid Zeeburgerbaai ingaat op de voorgenomen ontwikkeling in de Zeeburgerbaai. Met deze brief reageer ik op uw voornoemde brief.

### Bevoegdheden

Het is juist wat u stelt dat voor het overgrote deel van IJburg 1e fase stadsdeel Oost bevoegd is voor het opstellen van een bestemmingsplan voor IJburg 1e fase. Voor die delen van IJburg 1e fase waarvoor stadsdeel Oost niet bevoegd is, dat wil zeggen gebieden die een grootstedelijke status hebben, is de Centrale Stad bevoegd tot het opstellen van een bestemmingsplan. Ik begrijp dat het verwarrend is dat twee verschillende bevoegde gezagen bevoegd zijn tot het opstellen van verschillende delen van het bestemmingsplan IJburg 1e fase. Voor het wegnemen van deze verwarring ligt dan ook een taak voor mij maar ook voor stadsdeel Oost om in onze communicatie naar buiten toe, hierover duidelijk te zijn en te zorgen dat de plannen op elkaar worden afgestemd. Voor de volledigheid geef ik u dan ook mee dat in de voorbereiding van de planvorming maar ook in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) met veel overleginstanties afstemming plaatsvindt, zo ook met stadsdeel Oost en het Projectbureau Oost / IJburg.

### Bestemmingsplan IJburg 1e fase CS (Centrale Stad)

Ik kan u meegeven dat voor die delen van IJburg 1e fase waarvoor de Centrale Stad bevoegd is tot het opstellen van een bestemmingsplan, momenteel een bestemmingsplan wordt voorbereid. Ik ben voornemens om het concept ontwerpbestemmingsplan IJburg 1e fase CS (Centrale Stad) nog dit jaar vrij te geven voor overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In dit kader zal ook de kennisgeving op grond van artikel 1.3.1 Bro worden gepubliceerd.

Het bestaande juridisch planologische kader, te weten bestemmingsplan IJburg 1e fase en alle vastgestelde uitwerkingsplannen voor zover zij betrekking hebben op de gronden waartoe de Centrale Stad bevoegd is om een bestemmingsplan op te stellen, vormt primair het uitgangspunt voor het bestemmingsplan in voorbereiding. Voornoemd uitgangspunt leidt tot het gegeven dat het vigerend juridisch planologische kader opnieuw wordt vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan wat in voorbereiding is. In dit licht heeft

het nieuwe bestemmingsplan in voorbereiding een conserverend karakter, waarbij inspraak niet aan de orde is.

#### Bezwaren Zeeburgerbaai

U geeft aan dat vanuit de Vereniging Leefbaarheid Zeeburgerbaai bezwaren bestaan tegen het realiseren van bebouwing in de Zeeburgerbaai. Voor de goede orde en het juiste perspectief geef ik u mee dat het vigerend juridisch planologisch kader reeds bebouwing toestaat en het nieuwe bestemmingsplan in wording primair tot doelstelling heeft het vigerend juridisch planologische kader over te nemen.

Hierbij vraag ik me het volgende af. Het vigerende juridisch planologische kader is bij u bekend en geeft aan wat mogelijk is en wat niet. De kenbaarheid maar zeker ook voorzienbaarheid kunnen geen grond zijn die ten grondslag ligt aan de vrees tegen deze bebouwing. De bezwaren die u benoemt zijn aspecten die in het kader van een belangenafweging moeten worden meegenomen. Het is uiteindelijk aan de Gemeenteraad van Amsterdam om een bestemmingsplan vast te stellen. De bestemmingsplanprocedure, die in de wet is vastgelegd, biedt voor u gelegenheid om te reageren op het nieuwe bestemmingsplan in wording. In dit kader wordt u dus niet geconfronteerd met voldongen feiten maar geconfronteerd met een ontwerpbestemmingsplan waarbij u in de gelegenheid gesteld wordt om net als één ieder uw zienswijze kenbaar te maken.

#### Vervolg


In uw brief verzoekt u mij om op dit moment nog geen overeenkomst met de ontwikkelaar van de platformwoningen te sluiten over de voorgenomen ontwikkeling, maar eerst in het kader van de bestemmingsplanprocedure een ieder in de gelegenheid te stellen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. Hoewel ik uw verzoek begrijp, kan ik u hierin niet tegemoetkomen. Dit betreft zeker geen onwil, maar het één sluit het ander niet uit. Daarmee bedoel ik dat het sluiten van een private overeenkomst in principe los staat van het bestuursrechtelijke spoor dat het bestemmingsplan, dan wel de omgevingsvergunning, gaat doorlopen.

Er zal in januari 2013 (onder voorbehoud) door Projectbureau Oost/IJburg een bewonersavond worden georganiseerd voor alle bewoners van Steigereiland Zuidbuurt, waarbij verstrekte informatie en het plan worden toegelicht en vragen beantwoord kunnen worden over het verloop van het proces.

Ik verwacht dat het ontwerpbestemmingsplan niet eerder dan het voorjaar van 2013 ter visie zal worden gelegd. Ik adviseer u dan ook te zijner tijd de berichtgeving in de media hieromtrent goed in de gaten te houden.

Overigens geef ik u mee dat een afschrift van deze brief tevens aan de gemeenteraad van Amsterdam, het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost en de deelraad van stadsdeel Oost wordt gezonden.

Hoogachtend,



M. van Poelgeest  
wethouder Ruimtelijke Ordening